



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 2 OCTOBRE 2017**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 2 OKTOBER 2017**

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels/

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels/

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	9
Interpellation de M. Vincent De Wolf	9
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le suivi des recommandations de la commission spéciale relative à l'état des tunnels routiers".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	
concernant "l'état des tunnels bruxellois".	
Discussion conjointe - Orateurs :	12
M. Bruno De Lille (Groen)	
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
M. Pascal Smet, ministre	
M. Vincent De Wolf (MR)	
M. Jamal Ikazban (PS)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Paul Delva (CD&V)	
M. Pierre Kompany (cdH)	
M. Jérôme Blanchard, directeur de projet, EGIS	
M. Arthur Kabuya, premier ingénieur de l'administration de Bruxelles Mobilité	
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	65
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la commande de 7 minibus destinés à circuler à l'intérieur du Pentagone".	
Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	65

INHOUD

INTERPELLATIES	9
Interpellatie van de heer Vincent De Wolf	9
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de follow-up van de aanbevelingen van de bijzondere commissie betreffende de toestand van de verkeerstunnels".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	
betreffende "de toestand van de Brusselse tunnels".	
Samengevoegde bespreking - Sprekers:	12
De heer Bruno De Lille (Groen)	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer Pascal Smet, minister	
De heer Vincent De Wolf (MR)	
De heer Jamal Ikazban (PS)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Paul Delva (CD&V)	
De heer Pierre Kompany (cdH)	
De heer Jérôme Blanchard, projectmanager van EGIS	
De heer Arthur Kabuya, eerste ingenieur van Brussel Mobiliteit	
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	65
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de bestelling van 7 minibussen om binnen de Vijfhoek te rijden".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,	65

concernant "les navettes gratuites organisées par la Ville de Bruxelles".		betreffende "de gratis pendeldiensten van de Stad Brussel".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	65	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	65
concernant "la création de lignes de transport public par une commune".		betreffende "de inrichting van openbaarvervoerlijnen door een gemeente".	
Interpellation de M. Vincent De Wolf	66	Interpellatie van de heer Vincent De Wolf	66
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 politique menée en termes de signalétique et d'offre intermodale pour les correspondances STIB et SNCB".		betreffende "het beleid inzake signalitiek en intermodaal aanbod voor de MIVB- en NMBS-aansluitingen".	
Interpellation de M. Bruno De Lille	66	Interpellatie van de heer Bruno De Lille	66
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 collaboration avec la Région flamande concernant l'élargissement du Ring de Bruxelles".		betreffende "de samenwerking met het Vlaamse Gewest over de verbreding van de Brusselse Ring".	
QUESTIONS ORALES	66	MONDELINGE VRAGEN	66
Question orale de M. Vincent De Wolf	66	Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf	66
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'état d'avancement du réaménagement du rond-point Schuman".		betreffende "de stand van de aanleg van de Schuman-rotonde".	
Question orale de M. Vincent De Wolf	67	Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf	67
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'allocation mobilité mise en place par le gouvernement fédéral et la complémentarité avec le plan de déplacements pour les entreprises".		betreffende "de mobiliteitstoelage ingevoerd door de federale regering en de complementariteit met het bedrijfsvervoerplan".	

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 67	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 67
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "l'impact des travaux de remplacement des voies sur les services de navettes par bus".	betreffende "de weerslag van de werken aan de sporen op de pendelbussen".
Question orale de Mme Nadia El Yousfi 67	Mondelinge vraag van mevrouw Nadia El Yousfi 67
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "les propos racistes et menaçants tenus par un employé de la STIB à l'encontre d'une utilisatrice des transports en commun".	betreffende "de racistische en dreigende uitlatingen van een MIVB-medewerker tegen een gebruikster van het openbaar vervoer".
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 67	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 67
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "l'évolution du parc de tramways de la STIB".	betreffende "de evolutie van het trampark van de MIVB".
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 68	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 68
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "la mise en application de l'étude sur les gares routières à Bruxelles".	betreffende "de tenuitvoerlegging van de studie over de busstations in Brussel".
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 68	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 68
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "le nouveau Plan lumière".	betreffende "het nieuwe Lichtplan".
Question orale de M. André du Bus de 68	Mondelinge vraag van de heer André du Bus 68

Warnaffe		de Warnaffe	
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la gestion du chantier de l'avenue Franklin Roosevelt".		betreffende "het beheer van de werken op de Franklin Rooseveltlaan".	
Question orale jointe de M. Vincent De Wolf,	68	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf,	68
concernant "le chantier avenue Franklin Roosevelt".		betreffende "de werken op de Franklin Rooseveltlaan".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	69	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	69
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le nouveau permis d'urbanisme pour l'avenue du Port".		betreffende "de nieuwe stedenbouwkundige vergunning ingediend voor de Havenlaan".	
Question orale jointe de Mme Céline Delforge,	69	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge,	69
concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".		betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".	
Question orale de M. Vincent De Wolf	69	Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf	69
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'évaluation du Plan Iris 2 par le fonctionnaire de référence".		betreffende "de evaluatie van het Irisplan 2 door de referentie-ambtenaar".	
Question orale de Mme Carla Dejonghe	69	Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe	69
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le recrutement de nouveaux agents de sécurité pour le métro".		betreffende "de aanwerving van nieuw veiligheidspersoneel voor de metro".	
Question orale jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	69	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	69

concernant "l'engagement d'agents de sécurité de la STIB et les critères de répartition dans les stations de métro".		betreffende "de aanwerving van veiligheidsagenten bij de MIVB en de criteria voor de verdeling in de metrostations".	
Question orale de M. Paul Delva	69	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	69
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'équipe d'intervention pour les tunnels".		betreffende "het interventieteam voor de tunnels".	
Question orale de M. Paul Delva	70	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	70
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le sondage en ligne sur le réaménagement de la Petite Ceinture".		betreffende "de online bevraging over de heraanleg van de Kleine Ring".	
Question orale de Mme Céline Delforge	70	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	70
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le Plan bus en général et la polémique autour du nouveau tracé du bus 20, en particulier".		betreffende "de informatie en het overleg over het busplan in het algemeen en de polemiek over het nieuwe traject van bus 20 in het bijzonder".	
Question orale de M. Benoît Cerexhe	70	Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe	70
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le programme de rénovation des stations de métro et les retards pris à rénover la station Montgomery en particulier".		betreffende "het programma voor de renovatie van de metrostations en de achterstand met de renovatie van het station Montgomery in het bijzonder".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	70	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	70
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

concernant "l'implication de la STIB et de Bruxelles-Mobilité dans le déploiement des politiques urbanistiques anderlechtoises".

Question orale de M. Ahmed El Khannouss 71

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

concernant "la publicité à la STIB".

betreffende "de betrokkenheid van de MIVB en Brussel Mobiliteit bij de uitwerking van het stedenbouwkundig beleid voor Anderlecht".

Mondelinge vraag van de heer Ahmed El Khannouss 71

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

betreffende "de reclame bij de MIVB".

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

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "le suivi des recommandations de la commission spéciale relative à l'état des tunnels routiers".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'état des tunnels bruxellois".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- À la suite des nombreux débats concernant l'état de décrépitude avancée de nombreux tunnels routiers et la mauvaise gestion passée de ce dossier, la commission spéciale qui s'est tenue à la demande du MR a formulé quatorze recommandations. À cet égard, la quatorzième recommandation prévoit que "la commission spéciale charge la Commission de l'infrastructure du suivi de ces recommandations. Elle se basera sur un rapport annuel communiqué par le gouvernement. Le premier rapport est attendu pour le 30 mai 2017."

À ce jour, aucun rapport n'a été communiqué à la Commission de l'infrastructure à la date fixée, ce qui constitue un manquement grave. En outre, je

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de follow-up van de aanbevelingen van de bijzondere commissie betreffende de toestand van de verkeerstunnels".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de toestand van de Brusselse tunnels".

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Als gevolg van de vele debatten over de slechte staat van heel wat tunnels en het nefaste beheer van dit dossier, deed de bijzondere tunnelcommissie veertien aanbevelingen. Zo werd de commissie voor de Infrastructuur belast met de follow-up van de aanbevelingen, waarvoor ze zich moet baseren op een jaarlijks rapport van de regering. Het eerste rapport moest tegen 30 mei 2017 klaar zijn.*

Tot nu toe ontving de commissie voor de Infrastructuur echter geen rapport. Daarnaast is er nog steeds geen meerjarenplannen voor de bruggen, hoewel dat volgens de aanbevelingen al

constate également que le plan pluriannuel concernant les ponts n'est toujours pas réalisé conformément à ce qui figure dans les recommandations.

Enfin, alors que le Plan régional de développement durable prévoyait, lui, la fermeture de certains tunnels routiers, la treizième recommandation n'a pas été suivie. Elle prévoyait "de développer, en collaboration avec la Commission de l'infrastructure, une vision à long terme concernant les tunnels urbains. De quelle manière ceux-ci s'inscrivent-ils ou non dans la mobilité de demain ? Quelles alternatives doivent ou non être développées ? Que pouvons-nous apprendre des autres villes en matière de tunnels en contexte urbain ? Comment les tunnels peuvent-ils contribuer ou non à la mobilité et à la qualité de vie dans la ville ?"

À la lumière de ce rappel, je me permets de vous poser les questions suivantes. Quand le rapport attendu pour le 30 mai sera-t-il disponible ? Le plan pluriannuel d'investissement est peut-être abordé dans l'exposé prévu aujourd'hui mais, à moins que vous ne répondiez dans quelques instants, quels sont les motifs du retard ? Enfin, confirmez-vous les montants qui nous ont été communiqués quant au plan pluriannuel concernant les tunnels routiers et la date retenue pour les rénovations du tunnel Léopold II ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter pour son interpellation jointe.

Mme Cielkje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Les recommandations de la commission spéciale sur les tunnels ont été approuvées il y a un an et demi. La Commission de l'infrastructure est chargée de leur suivi, sur la base d'un rapport annuel du gouvernement qui nous était promis pour le 30 mai 2017.*

L'été dernier, nous avons encore pu constater l'état lamentable des tunnels bruxellois et les conséquences néfastes pour l'accessibilité de notre ville.

Vous deviez informer le parlement de l'état des lieux de la rénovation des tunnels et de la manière dont vous assuriez le suivi des recommandations

klaar moest zijn.

De dertiende aanbeveling werd evenmin nageleefd. Die hield in dat de regering in overleg met de commissie voor de Infrastructuur een langetermijnvisie voor de tunnels moest ontwikkelen.

Wanneer zal het rapport dat op 30 mei werd verwacht, eindelijk klaar zijn? Waarom liep het meerjareninvesteringsplan vertraging op? Kloppen de bedragen die ons werden meegedeeld in verband met het meerjarenplan voor de tunnels en de planning voor de renovatie van de Leopold II-tunnel?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- *Anderhalf jaar geleden werden de aanbevelingen van de bijzondere tunnelcommissie goedgekeurd. We waren het er unaniem over eens dat die prioriteit zouden krijgen voor de rest van de regeerperiode.*

Deze commissie is belast met de follow-up. We moeten ons daarvoor baseren op een jaarverslag van de regering dat was beloofd voor 30 mei 2017. Oktober is aangebroken en helaas heb ik het verslag nog steeds niet gezien. Krijgen we vandaag een kopie?

Afgelopen zomer werd de erbarmelijke staat van de tunnels nogmaals duidelijk, met nefaste

de la commission spéciale. À ce jour, nous n'avons pas reçu ces informations.

Je souhaiterais obtenir aujourd'hui une vue d'ensemble du suivi des recommandations de la commission relative aux tunnels, par exemple un rapport sur les études commandées et les suites qui y ont été données.

La transparence est toujours importante ! Il y a déjà eu par le passé plusieurs études sur les tunnels, mais celles-ci n'étaient pas suffisamment connues et nous en subissons aujourd'hui les conséquences.

Tous les tunnels, ponts et autres ouvrages ont-ils été inspectés ? Disposez-vous d'une vision correcte de leur état ?

Le budget consacré à l'entretien des tunnels a-t-il été modifié ?

Existe-t-il un plan d'urgence et d'intervention pour chaque tunnel ?

Bruxelles Mobilité a fait l'objet d'un audit. Qu'en est-il du suivi ?

L'harmonisation des plans de mobilité communaux avec la politique de mobilité régionale suit-elle bien son cours ?

Il y a en outre le plan d'investissement pluriannuel, dont vous préparez une nouvelle version. Celle-ci est-elle aujourd'hui disponible ? Quels sont les changements par rapport au premier plan d'investissement ? Pouvez-vous nous dresser un aperçu des différences entre les deux plans ?

Vu les incidents de cet été, je souhaiterais savoir quand commencera la rénovation du tunnel Léopold II. Quel est le calendrier ? Où en sont les marchés publics ?

Pouvez-vous nous détailler les travaux prévus aux tunnels Reyers ? Quel est le calendrier ?

Maintenez-vous que l'importante rénovation du tunnel Rogier débutera bien en 2022 ou tenterez-vous de l'anticiper, au vu des incidents de cet été ?

Disposez-vous d'une estimation des coûts supplémentaires qu'entraînera l'éventration de la

gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. Bij hevige regenval staan de tunnels blank. Door ventilatieproblemen moest de Leopold-II tunnel worden afgesloten, wat vandaag ook het geval is. In de Rogiertunnel vielen in augustus nogmaals stenen naar beneden. Ik vermeld enkel de incidenten die de media hebben gehaald. Er hebben zich ongetwijfeld nog meer, kleinere problemen voorgedaan.

U zou het parlement inlichten over de stand van zaken van de renovatie van de tunnels en over de manier waarop u de opvolging van de aanbevelingen van de tunnelcommissie verzorgt. Tot op heden hebben wij die informatie niet gekregen. Er staat vandaag wel een voorstelling van het nieuwe meerjarenplan van investering op de agenda.

Ik wil vandaag graag een zicht krijgen op de follow-up van de aanbevelingen van de tunnelcommissie, bijvoorbeeld een verslag over de bestelde studies en de gevolgen die eraan werden gegeven. Dat vond de tunnelcommissie een van de belangrijke punten met het oog op meer transparantie.

Transparantie is nog steeds belangrijk! Er werden vroeger al meerdere studies gemaakt over de tunnels. Die waren echter niet voldoende bekend, waardoor we vandaag met nefaste gevolgen te maken hebben.

Zijn alle tunnels, bruggen en andere bouwwerken ondertussen geïnspecteerd? Beschikt u over een correcte stand van zaken van hun toestand?

Zijn er wijzigingen in het budget voor het onderhoud van de tunnels? Dat was een belangrijk punt in de aanbevelingen.

Bestaat er voor elke tunnel een rampenplan?

Brussel Mobiliteit werd doorgelicht in een audit. Hoeveer staat u met de follow-up van die audit?

Vlot het met de afstemming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen op het gewestelijke mobiliteitsbeleid? Dat was een van de pijnpunten in de aanbevelingen van de tunnelcommissie. Daarop had ik vandaag graag een antwoord gehad.

Voorts is er het meerjareninvesteringsplan. We

place Rogier nouvellement aménagée pour la rénovation de ce tunnel ?

vernamen in het voorjaar dat u aan een nieuwe versie werkt. Is die versie intussen klaar? Welke veranderingen zijn er ten opzichte van het eerste investeringsplan? Kunt u een overzicht geven van de verschillen tussen de twee plannen?

Naar aanleiding van de incidenten van deze zomer had ik tot slot nog een paar vragen. Wanneer begint de renovatie van de Leopold II-tunnel? Wat is de timing? Hoe staat het met de aanbestedingen?

Kunt u verduidelijken welke werkzaamheden er zullen gebeuren aan de Reyerstunnels? Wat is de planning?

Blijft u erbij dat de grote renovatie van de Rogiertunnel in 2022 begint of probeert u die te vervroegen nadat er afgelopen zomer brokstukken naar beneden vielen?

Hebt u een schatting van hoeveel het extra zal kosten om het nieuw aangelegde Rogierplein opnieuw open te leggen voor de renovatie van deze tunnel?

Discussion conjointe

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- En 2016, L'Écho a recensé 1.170 incidents, entraînant à 200 reprises la fermeture d'un tunnel. Si ces fermetures sont généralement dues à des accidents de la circulation, elles le sont aussi parfois à des problèmes d'infrastructure. La cause est alors presque toujours la même : l'eau s'infiltré par des fissures dans le béton, entraînant la corrosion de l'acier, tandis que les gaz d'échappement accélèrent ce processus.

L'année dernière, le tunnel Stéphanie a été fermé pendant sept mois, le tunnel Montgomery pendant dix mois et c'est à présent au tour de la Porte de Hal, dont les travaux dureront jusqu'en 2019.

Le tunnel Léopold II, qui est utilisé quotidiennement par plus de 60.000 automobilistes, est également dans un état délabré. De surcroît, il ne serait plus conforme aux normes européennes en matière de sorties de secours, d'éclairage, etc. Selon l'Atelier de recherche et

Samengevoegde bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik had ook een interpellatie ingediend, maar die was net te laat om aan deze interpellaties toegevoegd te worden. Ze ging vooral over de renovatiewerken aan de Leopold II-tunnel en de gunningsprocedure daarvoor. De media-aandacht voor de tunnels is intussen wat afgenomen, behalve als er ergens opnieuw een gesloten wordt, maar toch blijft de toestand van de tunnels een zeer pertinent probleem.

In 2016 vonden er volgens L'Écho 1.170 incidenten plaats, waardoor er 200 keer een tunnel moest worden afgesloten, vaak met grote files tot gevolg. Het gaat dan wel meestal om verkeersongevallen, maar enkele keren waren er ook infrastructurele problemen, waardoor de tunnels dus opnieuw moesten worden afgesloten. De oorzaak is bijna altijd dezelfde: door scheurtjes in het beton sijpelt er water naar binnen, waardoor het staal aangetast wordt. Dat blijkt in elk geval uit de verklaring van Brussel Mobiliteit. De

d'action urbaines (ARAU), il devrait en fait être fermé immédiatement car il ne satisfait même pas aux exigences minimales de sécurité.

Fin 2015, le gouvernement bruxellois a décidé d'opter pour un partenariat public-privé pour rénover le tunnel Léopold II. Trois candidats ont été sélectionnés fin 2016. Lors des discussions budgétaires, le ministre Vanhengel a expliqué que le gouvernement était revenu sur son choix d'un contrat Design, Build, Finance, Maintain (DBFM) et avait opté pour un contrat Design, Build, Maintain (DBM) car, sur une période de 25 ans, la plus-value d'un financement externe ne pèse pas lourd face à un financement interne.

Il a expliqué que les trois candidats devaient déposer une offre finale au printemps. Selon une réponse à une question écrite, deux des trois consortiums ont déjà remis une offre. Le choix définitif devrait intervenir fin 2017, afin de pouvoir entamer les travaux en 2018. Quel est l'état des lieux ?

Concernant le respect de la réglementation en matière de marchés publics, des contrôles de la Cour des comptes ont révélé que les irrégularités dans l'attribution de marchés publics en Région bruxelloise n'avaient rien d'exceptionnel. Or, il s'agit ici d'un projet d'une telle ampleur budgétaire que le gouvernement ne peut prendre aucun risque. Plusieurs candidats, s'ils voient ce grand projet leur échapper, ne manqueront pas de rechercher la moindre petite faille pour relancer la procédure.

Qu'en est-il de l'attribution du contrat DBM à un consortium ? Le troisième consortium a-t-il entre-temps remis une offre, afin de garantir une concurrence suffisante ? De quels consortiums s'agit-il ? Avez-vous prévu des indemnités de conception pour encourager les candidats à remettre une offre ? Avez-vous travaillé dans un dialogue de concurrence ou les candidats ne peuvent-ils au contraire plus adapter leurs offres ? Quelle instance contrôle le respect des règles de marchés publics ?

La collaboration avec la Banque européenne d'investissement (BEI) se limite-t-elle à la rédaction du cahier des charges et au choix de la procédure ? La BEI contribuera-t-elle au financement ?

uitlaatgassen van de auto's versnellen dat proces, waardoor het staal roest, het beton breekt en er dus brokstukken naar beneden vallen.

Vorig jaar werd de Stefaniatunnel gedurende zeven maanden afgesloten. Ook de Montgomerytunnel onderging een renovatie en was daardoor tien maanden dicht. Momenteel is het de beurt aan de Hallepoort, waar de werken nog duren tot 2019.

Met zijn 2,6 km lengte is de Leopold II-tunnel de langste, de bekendste en misschien ook wel de belangrijkste tunnel. Hij wordt dagelijks gebruikt door meer dan 60.000 autobestuurders, maar hij is eveneens in een belabberde staat. Bovendien zou de tunnel niet meer voldoen aan de Europese normen betreffende nooduitgangen, verlichting enzovoort. Volgens het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) zou de tunnel eigenlijk onmiddellijk gesloten moeten worden, omdat er zelfs niet voldaan is aan de minimale veiligheidsvereisten.

De EU-correspondent van het NRC Handelsblad noemde de tunnel een tijdje geleden de engste kermisattractie die de Brusselse infrastructuur te bieden heeft.

Eind 2015 besliste de Brusselse regering om te kiezen voor een publiek-private samenwerking om de Leopold II-tunnel te renoveren. Midden 2016 werd het bestek gepubliceerd en konden kandidaten zich aandienen voor een preselectie. Eind 2016 werden uiteindelijk drie kandidaten geselecteerd. Tijdens de begrotingsgesprekken legde minister Vanhengel uit dat de regering haar keuze voor een Design, Build, Finance, Maintain (DBFM)-contract had gewijzigd in een Design, Build, Maintain (DBM)-contract, omdat over een periode van 25 jaar de meerwaarde van externe financiering niet opweegt tegen interne financiering.

Hij legde uit dat de drie kandidaten in het voorjaar een eindofferte zouden indienen. Zes maanden later ben ik benieuwd naar de stand van zaken. Volgens de laatste beschikbare informatie, afkomstig van een antwoord op een schriftelijke vraag, dienden al twee van de drie consortia een offerte in. De definitieve keuze zou eind 2017 worden gemaakt. Op die manier zouden de werkzaamheden kunnen starten in 2018. Ik besef dat de ingediende offertes voor dergelijke dossiers

natuurlijk heel goed bestudeerd en in orde moeten zijn. Alleen duurt het wel enorm lang vooraleer uiteindelijk een offerte goedgekeurd wordt.

Wat is de stand van zaken, gezien het belang voor het gewest? Ik heb ook vragen over de naleving van de regulering op overheidsopdrachten. Uit controles van het Rekenhof is gebleken dat onregelmatigheden bij de gunning van overheidsopdrachten in het Brussels Gewest niet uitzonderlijk zijn. De mededingings-, gelijkheids- en/of transparantieprincipes van de procedures werden niet altijd geëerbiedigd. Dat laatste is natuurlijk van cruciaal belang.

Het gaat hier over een project met zo'n grote budgettaire impact in verhouding tot de totale begroting van het gewest, dat de regering geen risico's kan nemen. Er zijn verschillende kandidaten die, als ze dit grote project mislopen, zullen zoeken naar het kleinste foutje om de procedures eventueel opnieuw te laten plaatsvinden. Het is noodzakelijk om de procedures na te leven. Dat is ook de beste garantie op een kwalitatief project aan de laagst mogelijke prijs.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de gunning van het DBM-contract aan een consortium? Heeft het derde consortium ondertussen een offerte ingediend, zodat er gegarandeerd voldoende concurrentie is? Over welke consortia gaat het? Hebt u ontwerpvergoedingen gepland om de kandidaten aan te moedigen een offerte in te dienen? Hebt u gewerkt met een concurrentiedialoog of kunnen de kandidaten integendeel hun offertes niet meer aanpassen? Welke instantie controleert de naleving van de aanbestedingsregels?

Beperkt de samenwerking met de Europese Investeringsbank zich tot de opmaak van het bestek en de keuze van de procedure? Zal de Europese Investeringsbank bijvoorbeeld bijdragen aan de financiering?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je voulais juste vous entendre sur un point précis qui figure dans toutes les recommandations et cela, avant nos

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *De snelheidsbeperking in de tunnels, die is bedoeld om ernstige ongevallen te vermijden,*

auditions et notre commission spéciale. C'est la question de la vitesse dans les tunnels. Aujourd'hui encore, nous pouvons constater que la limitation de la vitesse, l'une des conditions pour éviter des accidents graves, n'est absolument pas respectée par de nombreux automobilistes.

L'autre point est plus en lien avec les recommandations de la commission. Il s'agit de savoir où nous en sommes dans la réflexion sur l'avenir à court, moyen et long termes de la mobilité et le rôle que les tunnels occupent au sein de la problématique. Vous n'êtes pas sans savoir que toute la question de la Petite ceinture fait de plus en plus l'objet de débats dans notre Région et qu'au-delà des grands discours, y compris dans votre parti, nous ne voyons pas grand-chose bouger au sein des partis du gouvernement. J'aimerais donc savoir si le gouvernement envisage d'utiliser cette bonne vieille recette qui consiste à rénover comme avant et à évaluer la situation d'ici vingt ou trente ans.

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- M. le ministre, j'aimerais profiter de l'exposé que vous allez faire pour revenir sur plusieurs points figurant parmi nos recommandations ou dans le programme pluriannuel d'investissement (PPI) pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels bruxellois. J'y reviendrai peut-être lors d'un second tour, si vous faites votre exposé sans tenir compte des interpellations développées maintenant, mais c'est la volonté de la commission et je m'y plie.

Sans personnel, il est impossible pour Bruxelles de mettre en place le PPI. Depuis plus d'un an maintenant, un support temporaire a été apporté à Bruxelles Mobilité pour pallier le manque de personnel. C'est ainsi que du personnel de la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) et du groupe Egis a été détaché auprès de la Cellule ouvrages d'art en attendant le résultat de l'audit de Bruxelles Mobilité et le recrutement annoncé dans la foulée.

Cet audit terminé depuis plusieurs mois a déjà été présenté au parlement. Pourriez-vous nous informer de l'état actuel du personnel et de l'état d'avancement des procédures de recrutement du

wordt door heel wat automobilisten nog steeds niet gerespecteerd.

Hoe verloopt de denkoefening over de toekomst van de mobiliteit op korte, middellange en lange termijn, en over de rol van de tunnels? Er wordt weliswaar druk gedebatteerd over de Kleine Ring, maar toch verandert er niet veel in de praktijk. Is de regering van plan om de tunnels gewoon te renoveren zonder verder iets te veranderen en de situatie over twintig à dertig jaar opnieuw te evalueren?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Zonder voldoende personeel kan Brussel het meerjarenplan voor de renovatie van de tunnels niet uitvoeren. Om het personeelstekort bij Brussel Mobiliteit op te vangen, werd er tijdelijk personeel van de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) en van de groep Egis naar de cel Kunstwerken van Brussel Mobiliteit overgeheveld. Daarnaast werden bijkomende rekruteringen aangekondigd.*

Hoe ziet het huidige personeelsbestand eruit? Hoe verlopen de rekruteringen?

Het meerjarenplan bepaalde voorts dat Brussel Mobiliteit zou worden bijgestaan door een ploeg van externe deskundigen. Hoe zit het daarmee?

Er zou ook een politiek opvolgingscomité worden opgericht om de uitvoering van het meerjarenplan in goede banen te leiden. Hoe vaak is dat comité al samengekomen? Wie zit er in dat comité?

De renovatie van de tunnels zou meer geld kosten dan oorspronkelijk werd begroot. Welke oplossingen overweegt u om de renovatie toch te

personnel qui sera affecté à la gestion des ouvrages d'art ?

Par ailleurs, le PPI relatif aux tunnels prévoyait que Bruxelles Mobilité soit assisté d'une équipe de prestataires externes spécialisés en assistance et maîtrise d'ouvrage, qui serait mobilisée pour des conseils juridiques ou techniques, des questions d'urbanisme, des autorisations administratives, de l'expertise en termes de mobilité ou encore de communication... Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Parmi les autres mesures prévues par le gouvernement dans son plan, et plus particulièrement dans la partie gouvernance et suivi et contrôle du PPI, était prévue la mise en place d'un comité de suivi politique impliquant les ministres concernés et chargé de garantir et contrôler la mise en œuvre et le suivi du PPI. Pourriez-vous m'informer du travail mené par ce comité de suivi ? Combien de fois s'est-il réuni ? À quelle fréquence ? Quelle est sa composition ?

Il me revient que le budget actuel serait plus important que celui évoqué lors de l'élaboration du programme en 2016 et de la première présentation qui en a été faite. Il y aurait donc des difficultés à poursuivre sans aller chercher des moyens ailleurs que dans les enveloppes actuelles. Quelles sont les solutions budgétaires existantes pour assurer l'exécution du PPI des tunnels ? À défaut de moyens budgétaires suffisants prévus aux articles ad hoc, les compensations internes à partir de votre enveloppe ou de celles d'autres ministres sont-elles viables ? Avez-vous réfléchi à une solution alternative pour sortir de l'impasse budgétaire dans laquelle nous nous trouvons ? Ne serait-il pas temps de se résoudre à l'évidence et de mettre en place, en dehors du carcan budgétaire actuel, une source de financement pérenne permettant d'envisager l'avenir avec plus de sérénité ?

Vous avez annoncé, notamment pour les tunnels faisant l'objet d'un partenariat public-privé (PPP), qu'ils ne seraient pas rendus payants. C'est une bonne chose, dans la mesure où ce système n'aurait fait qu'augmenter les reports de circulation en surface.

Mais comment supporter un tel financement sans hypothéquer d'autres politiques ? Pourquoi ne pas générer de nouvelles recettes qui permettraient de

kunnen doorvoeren? Kunnen er andere middelen worden overgeheveld van uw budget of dat van andere ministers? Wordt het niet tijd om op zoek te gaan naar een structurele financieringsbron buiten het keurslijf van de huidige begroting?

U hebt aangekondigd dat automobilisten niet zullen hoeven te betalen om de tunnels te gebruiken. Dat is een goede zaak, want die maatregel zou enkel tot een toename van het bovengrondse verkeer hebben geleid.

We moeten niettemin een oplossing vinden voor de financiering van de tunnels zonder dat andere beleidsmaatregelen in het gedrang komen. Het fileprobleem kost het Brussels Gewest naar schatting immers 1,5 miljard euro per jaar. Welnu, die oplossing bestaat. Het is perfect mogelijk om nieuwe inkomsten te creëren en tegelijk de verkeersdruk te verminderen. De invoering van de lage-emissiezone (LEZ), door middel van een systeem van camera's met nummerplaatherkenning, biedt die mogelijkheid.

Stratec heeft in 2013 de invoering van een stadstol onderzocht voor alle voertuigen die tussen 6 en 10u Brussel binnenrijden en dus geen invloed hebben op de handel en het culturele leven. Een dergelijke maatregel zou Brussel 300 miljoen euro per jaar kunnen opleveren, waardoor het gewestelijke mobiliteitsbudget stijgt met 35%. Die extra middelen zouden voor het onderhoud van de wegen en voor het openbaar vervoer kunnen dienen.

Gelet op de huidige conjunctuur, de moeilijke relatie met de andere beleidsniveaus en de onwil van de andere gewesten om ook een kilometerheffing in te voeren voor personenwagens, lijkt een stadstol ons de enige uitweg uit deze impasse.

Anderhalf jaar geleden kondigde u de aanleg aan van een nieuwe afrit in het tunnelcomplex Louiza-Stefania. Is dat project nog altijd aan de orde, of werd het als gevolg van de huidige toestand van de begroting uitgesteld om voorrang te geven aan de renovatie van de huidige tunnels?

Hoe zit het met de werken aan andere kunstwerken, zoals bruggen? Werden er analyses uitgevoerd en rapporten opgesteld? Wat zijn de conclusies?

lutter contre la congestion et contre le stress, d'une part, et de réduire les pertes financières liées aux encombrements, d'autre part ? Le coût estimé pour Bruxelles est de 1,5 milliard d'euros par an. Enfin, cela créerait une nouvelle source de financement pour la Région.

La solution existe et la mise en place prochaine de la zone de basse émission (ZBE), avec ses caméras de capture automatique des numéros de plaques d'immatriculation (ANPR), pourrait aider à la développer.

Stratec a étudié, en 2013, l'instauration d'un péage pour tous les véhicules entrant à Bruxelles et y circulant entre 6h et 10h, donc sans effet sur les commerces et la vie culturelle. Selon ses projections financières, et moyennant l'intégration d'un paramètre de neutralité pour les Bruxellois qui bénéficieraient de la réforme des taxes de circulation et d'un tarif spécial, comme à Londres, Bruxelles pourrait percevoir une recette annuelle nette de 300 millions d'euros, soit une augmentation de 35% du budget régional affecté à la mobilité. Ce budget pourrait être affecté en priorité à l'entretien de nos infrastructures routières et au transport public.

Au vu de la conjoncture actuelle, du difficile dialogue avec les autres entités et de l'absence de volonté commune aux trois Régions d'étendre le système de taxation kilométrique aux véhicules de tourisme, cette charge de congestion nous semble constituer la seule solution pour sortir de l'impasse, qu'il s'agisse des ouvrages d'art ou de la lutte contre la congestion. Il est donc temps de l'envisager sérieusement.

Toujours sur le plan budgétaire, j'aurais voulu vous entendre à propos de l'annonce que vous avez faite il y a maintenant un an et demi, concernant la réalisation d'une nouvelle bretelle dans le complexe de tunnels Louise-Stéphanie. Ce projet est-il toujours d'actualité ou l'avez-vous mis au frigo au vu de la situation budgétaire actuelle et de la nécessité de donner la priorité à la rénovation de ce qui existe ?

Par ailleurs, qu'en est-il du travail réalisé sur les autres ouvrages d'art tels que les ponts ? En cela, je rejoins la question de M. De Wolf. Des analyses ont-elles déjà été réalisées et des rapports publiés ? Si oui, pourriez-vous nous en communiquer les

Veiligheid is een belangrijk aspect van het beheer van de tunnels. Volgens staatssecretaris Debaets is een van de redenen waarom de snelheid in de Leopold II-tunnel werd teruggebracht van 70 naar 50 km/u dat de schade bij vallende brokstukken minder groot is als er trager wordt gereden. Dat is een verrassende en verontrustende redenering.

Hoe zit het met de veiligheid in de Leopold II-tunnel? Welke maatregelen zijn er genomen om de veiligheid te waarborgen?

conclusions ?

Enfin, la question de la sécurité est centrale en matière de gestion des tunnels. Votre collègue Bianca Debaets a annoncé dans la presse, au début du mois de septembre, que l'une des raisons pour lesquelles la vitesse dans le tunnel Léopold II était passée de 70 à 50km/h était qu'une chute de pierres serait moins dommageable à une vitesse moindre, un raisonnement pour le moins surprenant et inquiétant.

Si nous devons nous en tenir à cette explication, on ferait aussi bien de placer un panneau à l'entrée du tunnel indiquant aux automobilistes de ne pas dépasser la vitesse de 50km/h s'ils ne veulent pas s'exposer à une chute de pierres ! Je voulais vous entendre à ce sujet : pouvez-vous nous confirmer qu'aujourd'hui, la sécurité est bien assurée dans le tunnel Léopold II, et préciser les mesures qui sont prises pour ce faire ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, le rapport de la commission doit dater du mois de mai. Le gouvernement avait besoin de quelque six semaines supplémentaires pour cette présentation, car les gens qui rédigent les rapports sont également ceux qui rénovent les tunnels. Selon votre prédécesseur, Mme la présidente, il n'était de toute façon pas possible de présenter le rapport avant le congé parlementaire. Il a donc été convenu de le présenter après.

Pour répondre immédiatement aux questions plus techniques, je suis accompagné aujourd'hui par M. Jérôme Blanchard, directeur du projet, mis à disposition par Egis, le grand bureau français mondial qui suit la rénovation du tunnel, et de M. Arthur Kabuya, premier ingénieur de l'administration de Bruxelles Mobilité qui suit davantage l'aspect électromécanique du projet.

En ce qui concerne les ponts, toutes les inspections ont été effectuées. À l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité est en train de rédiger le programme de rénovation des ponts. Il est attendu pour la période qui suit immédiatement le congé de Toussaint, c'est-à-dire après la première semaine de novembre. Bruxelles Mobilité a confirmé que

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het rapport van de commissie dateert wellicht van mei. De regering had zes extra weken nodig voor de presentatie, want de personen die het rapport opstellen, houden zich ook bezig met de renovatie van de tunnels. Het was in elk geval niet mogelijk om het rapport nog voor de zomervakantie voor te stellen.*

De technische vragen zullen worden beantwoord door de heer Jérôme Blanchard van het Franse bureau Egis, dat de renovatie van de tunnel volgt, en de heer Arthur Kabuya, eerste ingenieur bij Brussel Mobiliteit.

Alle bruggen werden geïnspecteerd. Brussel Mobiliteit stelt momenteel een renovatieprogramma op, dat na de herfstvakantie klaar moet zijn. Het agentschap liet weten dat alle noodzakelijke ingrepen aan de bruggen ondertussen uitgevoerd zijn en dat de bruggen in een minder slechte staat verkeren dan sommigen dachten.

Ik wil erop wijzen dat enkele weken geleden brokstukken naar beneden vielen in een Antwerpse tunnel. Bijna niemand weet dat en wij hebben er

toutes les interventions qui devaient avoir lieu au niveau des ponts ont été effectuées et que les ponts n'étaient pas dans un si mauvais état que ce que certaines personnes pensaient.

Donc, pour le moment, tout se déroule comme prévu et, dès le début du mois de novembre, nous devrions recevoir le programme qui sera alors présenté au gouvernement, puis au parlement.

Avant d'entamer mon exposé, je veux vous faire part d'un constat. Qui, dans cette commission, sait qu'il y a quelques semaines, à Anvers, des blocs de béton sont tombés dans un tunnel ? Presque personne n'est au courant et nous n'avons pas fait d'esclandre à ce sujet depuis Bruxelles. Après les problèmes survenus dans notre Région, j'ai entendu dire que tous les tunnels avaient été inspectés en Flandre et en Wallonie pour éviter que pareils incidents ne surviennent.

Tout à coup, à Anvers - merveille parmi toutes les villes à en croire certains -, un incident de ce type survient mais n'est pas médiatisé pour autant. Ne vous méprenez pas : je ne me réjouis pas. Mais dès le moment où il se passe quelque chose à Bruxelles, force est de constater que tout le monde doit le savoir.

Aujourd'hui - et j'y reviendrai tantôt en abordant les chiffres -,...

M. Vincent De Wolf (MR).- Chez nous, c'est arrivé plusieurs fois !

M. Pascal Smet, ministre.- Écoutez-moi, calmez-vous ! C'est bizarre que ce constat soit fait après que soient survenus les problèmes. On a pu croire que tout était sous contrôle car la Flandre a affirmé ne pas comprendre nos problèmes de tunnels et avoir inspecté ses infrastructures pour constater que tout était en ordre...

(Remarques de Mme Van Achter)

Laissez-moi parler. Je sais que cela vous énerve, mais je constate simplement que ce fait ne se médiatise pas, alors que "c'est la fin du monde" lorsqu'un incident de ce type se produit à Bruxelles. Je ne fais que dresser un constat et cela ne signifie pas que je veux nier les problèmes que nous avons avec nos tunnels. Nous nous

ook geen stampij over gemaakt. Na de problemen met de Brusselse tunnels werd echter verkondigd dat alle tunnels in Vlaanderen en Wallonië geïnspecteerd werden.

Opeens is er in Antwerpen een gelijkaardig incident, maar de media maken er weinig heisa over. Begrijp mij niet verkeerd: ik verkneukel mij daar niet in, maar ik stel vast dat er wel moord en brand wordt geschreeuwd als zoiets in Brussel gebeurt.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Hier is het meer dan één keer gebeurd!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Iedereen dacht dat in Vlaanderen alles onder controle was, omdat de Vlaamse gewestregering verkondigde dat ze de Brusselse problemen niet begreep. De Vlaamse infrastructuur werd immers geïnspecteerd en alles was daar zozegd in orde.*

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Ik weet dat mijn opmerking u irriteert, maar ik stel simpelweg vast dat het voorval in Antwerpen nauwelijks aan bod komt in de media, terwijl er over gelijkaardige incidenten in Brussel altijd moord en brand wordt geschreeuwd. Ik wil de problemen met de Brusselse tunnels echter niet onder de mat schuiven.

confrontons actuellement à leur histoire.

Par ailleurs, je constate que la fermeture des tunnels est, elle aussi, davantage médiatisée à Bruxelles que par le passé. Pourtant, ce phénomène n'est pas nouveau. Enfin, je voudrais mettre en lumière la tendance de tout un chacun - majorité et opposition confondues - à dire que les choses ne vont pas bien à Bruxelles.

Ce n'est pas le cas. Il y a d'autres villes et pays dans le monde qui rencontrent les mêmes problèmes. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne faut pas les résoudre à Bruxelles. Je ne fais que poser un simple constat : nous ne sommes pas les seuls dans ce cas.

Quels sont nos objectifs ? Nous voulons garder les tunnels ouverts dans des conditions de sécurité. Il faut entretenir les tunnels et procéder à des réparations en profondeur. Pour ce faire, nous avons besoin d'un programme et d'un calendrier pluriannuels. Je souligne à nouveau qu'il ne s'agit pas ici d'un plan ordinaire, mais d'un programme d'investissements faisant l'objet d'un suivi systématique. Ce programme comporte des actions à très court terme. Ce sont des adaptations ou des réparations qui étaient très urgentes et qui ont déjà eu lieu. D'autres opérations sont prévues à moyen et long termes et l'on prévoit un plus grand entretien et des réparations en profondeur. Dans dix à quinze ans, nous aurons rénové tous les tunnels.

Concernant l'étude relative au maintien des tunnels, cette décision doit être prise dans le Plan régional de développement (PRD) et dans le Plan régional de mobilité (PRM). Chaque fois que nous souhaitons développer un grand axe, nous devons poser la question. Le gouvernement a tranché à court terme, étant donné que rien n'avait été prévu dans le passé, et que Bruxelles n'est pas encore prête pour la fermeture soudaine des tunnels. Des mesures d'accompagnement doivent être prises. Plusieurs années seront encore nécessaires. Nous avons un peu de temps pour mener la réflexion.

De toute façon, la décision a été prise de rénover tous les tunnels. S'il s'avère, après rénovation, que certains tunnels peuvent être mis hors d'usage, nous pourrions, par exemple, les transformer en parkings publics souterrains ou leur attribuer d'autres fonctions. Nous ne pouvons pas nous

Ook de Brusselse media storten zich vandaag gretiger op de sluiting van de tunnels dan in het verleden. Nochtans gaat het niet om een nieuw fenomeen. Ik wilde het alomtegenwoordige idee dat het in Brussel niet goed gaat, eens in een ander daglicht stellen.

Ook elders gebeuren dergelijke zaken. Dat neemt niet weg dat het Brussels Gewest op zoek moet naar oplossingen.

Ik streef ernaar om de tunnels op een veilige manier open te houden. Ze moeten worden onderhouden en grondig gerenoveerd. Daar zijn een programma en een meerjarenplanning voor nodig. Het gaat niet om een gewoon plan, maar om een investeringsprogramma dat gepaard gaat met een systematische follow-up. Het omvat aanpassingen en herstellingen die bijzonder dringend waren en al werden uitgevoerd. Andere acties volgen op middellange en lange termijn. Daarnaast komen er een grondiger onderhoud en ingrijpende renovaties. Binnen tien tot vijftien jaar zijn alle tunnels opgeknapt.

Een beslissing over een studie inzake de tunnels moet worden genomen naar aanleiding van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) en het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP). Telkens wanneer ik een ingrijpende beslissing wil nemen, moet ik die vraag stellen. De regering nam een voorlopige beslissing op korte termijn, aangezien er in het verleden niets werd beslist en Brussel nog niet klaar is voor een abrupte sluiting van de tunnels. Zoiets kan onmogelijk zonder begeleidende maatregelen.

Alle tunnels worden gerenoveerd. Als daarna blijkt dat bepaalde tunnels niet langer open moeten blijven, kan het gewest ze nog altijd laten ombouwen tot ondergrondse parkings of ze een andere functie geven. Een tunnel simpelweg sluiten, volstaat niet. Ofwel moet hij worden dichtgegooid, ofwel ondersteund. Zo'n sluiting is bovendien een complexe zaak, die enige tijd in beslag neemt en veel geld kost. De renovaties zijn in elk geval nodig om ervoor te zorgen dat de tunnelinfrastructuur de bovenliggende structuren kan blijven dragen.

Uit deze foto blijkt dat het niet om kleine herstellingen gaat, zoals wat beton of een likje verf, maar om stabiliteitswerken waarbij burgerlijk

contenter de fermer un tunnel. Une simple fermeture ne résout pas le problème. Il faut soit combler le tunnel, soit effectuer de grands travaux pour l'étayer. La fermeture n'est pas gratuite non plus. Complexe, elle ne se réalise pas en un jour. De toute façon, des rénovations sont nécessaires pour que l'infrastructure du tunnel puisse supporter tout ce qui se trouve au-dessus.

Je vous montre ici une photo qui illustre que les travaux à effectuer dans les tunnels ne sont pas de petites réparations : projeter un peu de béton par ici, appliquer une couche de peinture par-là, remplacer une ampoule... Cela va bien au-delà, surtout quand il s'agit de réparations qui jouent sur la stabilité et qui impliquent le génie civil. L'on parle alors de grands travaux incluant beaucoup de béton à couler et à sécher, des calculs sur la résistance des matériaux... Je reviendrai tout à l'heure sur les tunnels Stéphanie, Montgomery et Reyers où les travaux sont de cet ordre-là.

Je sais que certains responsables politiques qui siègent à l'hôtel de ville pas très loin du parlement pensent que les travaux que j'ai lancés étaient minimales, mais ils ne se rendent pas compte de l'ampleur de la tâche. Comprenez bien que les travaux entamés ne se réalisent pas en deux coups de cuillère à pot... Malheureusement ! Dans le cas contraire, cela faciliterait la vie des ingénieurs, des fonctionnaires détachés et la nôtre, mais malheureusement ce n'est pas le cas !

Je vais maintenant suivre la structure du rapport. Je commence donc par le contexte.

Nous comptons 26 tunnels pour le trafic des voitures, dont presque la moitié présente une longueur supérieure à 300 mètres. Nous savons tous que ces tunnels sont en fin de vie en termes de génie civil ou d'équipements électromécaniques. Tout le monde connaît les risques que j'énumère une fois de plus car, même si les risques sont gérés, il en reste cependant, vu l'état ces tunnels. Je rappelle aussi que ce n'est pas le gouvernement bruxellois qui exploite les tunnels, mais bien des fonctionnaires de Bruxelles Mobilité qui est gestionnaire des voiries, des tunnels et des ponts et qui engagent leur responsabilité en ouvrant ou en fermant un tunnel. Le gouvernement n'intervient que lorsqu'il faut fermer un tunnel quelques jours puisqu'il s'agit, dans ce cas, d'une décision structurelle. Je reviendrai sur le rôle du

ingenieurs betrokken moeten worden. Sommige leden van het Brusselse stadsbestuur hebben echt geen benul van de omvang van de werken. Dit is een werk van zeer lange adem.

Wij beschikken over 26 tunnels voor autoverkeer, waarvan bijna de helft langer is dan 300 meter. De bouwtechnische en elektromechanische onderdelen van die tunnels zijn aan het einde van hun levensduur gekomen. De risico's zijn onder controle, maar blijven wel bestaan, want de tunnels bevinden zich niet in goede staat. Niet de Brusselse regering, maar Brussel Mobiliteit beheert de tunnels. De regering grijpt pas in wanneer een tunnel gedurende enkele dagen moet worden afgesloten, omdat dat een structurele beslissing is.

Eind 2015, begin 2016 hebben wij de plafonds van de tunnels manueel laten inspecteren. Na de inspectie en de herstellingen heeft een extern bureau controles uitgevoerd. De muren van alle tunnels werden afgebikt en de risicozones werden beveiligd met netten.

De inspectie heeft stabiliteitsproblemen aan het licht gebracht en er werden herstellingen uitgevoerd. In de Louiza- en Stefaniatunnel moeten er nog zware werkzaamheden worden uitgevoerd.

Eind januari 2016 moest de Montgomerytunnel dringend worden gesloten wegens een breuk in de afdekplaat van het dak. Het dak is toen hersteld, de verlichting werd vervangen, er werden nieuwe veiligheidszones gecreëerd, er werd een nieuwe brug gebouwd, het beton en de voetpaden werden hersteld, de muren zijn schoongemaakt en de rijweg werd met nieuw asfalt bekleed.

De plafonds in de Reyerstunnel zijn in slechte staat en zullen volledig moeten worden vervangen. Het contract voor die werken werd toegekend.

Wat de elektromechanica betreft, hebben wij begin 2016 aan een studiebureau gevraagd om alle dringende risico's in kaart te brengen. Er werd een actieplan opgesteld.

In november 2016 vond een tweede inspectieronde plaats, gevolgd door onmiddellijke maatregelen voor dringende problemen. De andere werkzaamheden verlopen volgens plan.

gouvernement, vu l'ajout de normes ainsi que d'experts externes.

Nous avons procédé à des interventions urgentes. À la fin de 2015 et au début de 2016, nous avons lancé une campagne d'inspection manuelle de tous les plafonds de tunnels. Cette inspection et les réparations ont été suivies par des bureaux de contrôle externes. Tous les tunnels ont été purgés, et toutes les zones à risque ont été protégées par des filets de protection.

Lors d'une mission à Montréal, j'ai constaté que cette ville rencontrait les mêmes problèmes que nous, en plus de ceux liés aux ponts.

Les inspections ont montré des failles de stabilité et les réparations ad hoc ont été effectuées. Des travaux lourds devront encore être réalisés sur le complexe Louise-Stéphanie.

À la fin du mois de janvier 2016, le tunnel Montgomery a dû être fermé d'urgence après le constat de la rupture de la dalle de toiture entre l'axe 73 et l'axe 75. Nous n'avons pas seulement réparé le toit. Beaucoup d'autres travaux ont été réalisés :

- l'éclairage a été remplacé ;
- de nouvelles niches de secours ont été créées ;
- un nouveau pont a été construit ;
- les bétons et trottoirs ont été réparés ;
- les murs ont été nettoyés ;
- la chaussée a été réasphaltée.

Dans le tunnel Reyers, les plafonds sont en mauvais état et devront être complètement remplacés. Ce contrat a été attribué. J'y reviendrai.

En ce qui concerne l'électromécanique, nous avons mandaté, au début de 2016, un bureau d'études pour inspecter tous les tunnels afin d'identifier les risques immédiats pour les utilisateurs. Tous ces points ont été inscrits dans un programme d'action.

En novembre 2016, une deuxième inspection a eu lieu, et a été suivie de mesures immédiates en ce qui concerne les points urgents. Pour le reste, le

In bijlage 4 staan tabellen. Een van de tabellen geeft met behulp van kleuren een overzicht van de uitgevoerde werken aan de elektromechanica. Rood betekent een risico ten gevolge van een ongeval, groen wil zeggen dat er geen risico is. Op sommige plaatsen ontbraken er kabels of ventilatie, waren er problemen met de verlichting, defecte nood telefoons, problemen met de watertoevoer enzovoort. Al die problemen zijn opgelost.

De risico's zijn onder controle, maar gelet op de levensduur van de tunnels vallen problemen niet uit te sluiten. Deskundigen hebben de risico's berekend en beslist dat de tunnel mag openblijven. Toch kan een tunnel worden gesloten als opeens een groot risico dreigt, zoals vanochtend in de Leopold II-tunnel, waar het ventilatiesysteem niet werkte als gevolg van een defecte compressor. Vroeger werd een tunnel daarvoor niet altijd gesloten, maar wij nemen geen risico's meer.

Later zal ik het nog hebben over de invoering van een minimumnorm voor de veiligheid of het gebruik van de tunnels.

De elektromechanica wordt om de zes maanden geïnspecteerd en de structuur om het jaar. Sinds 2016 worden er voor beide aspecten visuele inspecties georganiseerd om vooral de risico's op middellange en lange termijn vast te stellen en preventief te werk te gaan. Deze inspecties sluiten aan bij de basiscontroles die nu door de reglementering worden opgelegd.

Na de inspectie werden de vastgestelde gebreken in kaart gebracht, waardoor de evolutie van het dossier gemakkelijk zal kunnen worden gevolgd. Brussel Mobiliteit zal de visuele inspecties ook aanvullen met bijkomende onderzoeken wanneer er verborgen gebreken worden vermoed. Wij nemen geen enkel risico op dat vlak. De vastgestelde problemen vormen geen onmiddellijk risico maar moeten wel correct worden gediagnosticeerd om te kunnen vaststellen welke herstellingswerken op de lange duur noodzakelijk zijn.

Er wordt nu bijvoorbeeld bijna systematisch gevraagd om proefboringen te doen in het beton. Zelfs al lijkt alles op het eerste gezicht in orde, dan nog wordt er bij het minste vermoeden van een geborgen gebrek zo'n boring uitgevoerd om de kwaliteit te testen en eventuele risico's op te sporen. Dat gebeurt bijvoorbeeld aan Troon en

travail est planifié et en cours.

L'annexe 4 comporte plusieurs tableaux. Un tableau donne un aperçu des inspections électromécaniques réalisées. Il permet de se rendre compte de l'état des installations grâce à un code couleur. Le rouge indique le risque présent à la suite d'un incident. Le vert indique une absence de risque. À certains endroits, des câbles manquaient ; des systèmes de ventilation étaient défectueux, voire absents ; des problèmes d'éclairage ont été détectés ; des téléphones de secours s'avéraient défectueux ; des problèmes d'alimentation en eau ont été décelés... Et tous ces problèmes ont été résolus.

Actuellement, le risque est géré, mais il n'est pas inexistant. On ne peut exclure des problèmes en raison de la vétusté de l'installation et du matériel. Ils doivent être remplacés. Des contrôles ainsi qu'un calcul de risques sont, bien évidemment, effectués. Les experts estiment que le risque est géré et que le tunnel peut être maintenu ouvert.

Cela n'exclut cependant pas une fermeture inopinée s'il s'avère que le risque est trop élevé, comme ce fut le cas ce matin dans le tunnel Léopold II à la suite de la défaillance d'un compresseur du système de ventilation. Il se peut que, par le passé, un tunnel n'était pas fermé en pareille situation, mais aujourd'hui, nous ne prenons plus de risques à ce niveau-là.

Je reviendrai plus tard sur la mise sur pied d'une norme minimale de sécurité ou d'une norme minimale d'exploitation des tunnels.

Troisièmement, concernant l'inspection et l'entretien quotidiens, l'électromécanique est inspectée tous les six mois. Pour ce qui est de l'ingénierie civile, cela prend un peu plus de temps et l'inspection se fait au minimum chaque année. En effet, les acteurs concernés estiment que celle-ci n'est nécessaire qu'après un certain laps de temps.

Depuis 2016, des inspections visuelles sont organisées, tant pour l'ingénierie civile que pour l'électromécanique. Plutôt que de déceler des risques immédiats - qui sont déjà traités -, ces dernières ont principalement pour but de mettre en évidence les risques à moyen et long termes, dans une logique d'anticipation et de prévention. De telles inspections constituent l'action de

Kunst-Wet, waar na de proefboringen aangepaste werkzaamheden werden uitgevoerd. In vergelijking met het verleden gebeurt alles nu op systematische wijze.

Bij de inspectie van de elektromechanische installaties werd op basis van informatie over de levensduur van het materieel de ernst van de achteruitgang vastgesteld.

De tunnels, die vuil waren geworden door de uitlaatgassen, werden gereinigd. Ik sloot een contract af om ze regelmatig te laten schoonmaken.

Op basis van visuele inspecties en de vaststelling van de slijtage in elke tunnel, kunnen we prioriteiten stellen. Die analyse is gedetailleerd weergegeven in bijlage 1. De inspecties vormen het basistoezicht, zoals bepaald in de regelgeving. Als blijkt dat er meer maatregelen nodig zijn, worden er bijkomende herstellingen gepland.

Vaak zijn er na een visuele inspectie vermoedens van verborgen gebreken. In dat geval is bijkomend onderzoek nodig om het probleem vast te stellen en een oplossing te zoeken. Die onderzoeken lopen en de oplossingen zullen worden gerealiseerd op basis van specifieke aanbestedingen die in maart 2017 werden toegekend.

Ook voor alle andere acties moesten de aanbestedingen volgens de regels gebeuren, met name wat het openbaar onderzoek betreft. Die procedures nemen tijd in beslag. De aanbesteding werd in maart 2016 toegekend. De betrokken acties zijn niet op onmiddellijke risico's gericht, wel op het behoud van de kunstwerken op middellange en lange termijn.

Die werkwijze maakte het mogelijk om voor bepaalde kunstwerken dringende herstellingen uit te voeren, wat in deze context binnen de drie jaar betekent. Op die manier kunnen we de werken plannen. Als de onmiddellijke risico's al werden aangepakt, maar de toestand van de tunnel blijft verslechteren, kunnen bepaalde werken uiteraard vroeger worden uitgevoerd.

Er zijn snel ingrijpende acties nodig die door de beheerder moeten worden gevolgd. In bijlage A vindt u meer informatie over de indicatoren en de toestand van elke tunnel.

surveillance de base et sont maintenant imposées par des réglementations de référence.

Les inspections du génie civil ont permis d'établir un relevé et une description des défauts, ainsi que des ordres observables. Ils sont reportés sur une cartographie informatique géoréférencée qui permettra de suivre facilement d'éventuelles évolutions. Bruxelles Mobilité a prévu aussi de compléter ces inspections visuelles par des investigations complémentaires, lorsque des pathologies cachées sont suspectées. Évidemment, nous ne prenons aucun risque en la matière. Ces pathologies ne représentent pas un risque immédiat, mais doivent être correctement diagnostiquées pour définir des travaux de réparation pérenne des ouvrages.

Par exemple, on demande maintenant presque systématiquement de faire des sondages de béton. Même si les choses semblent en ordre à première vue, les sondages du béton sont effectués au moindre soupçon pour examiner sa qualité et évaluer les risques. Si nécessaire, des travaux sont immédiatement mis en œuvre. C'est aujourd'hui le cas à Trône et Arts-Loi, où des travaux adaptés sont organisés depuis que nous avons reçu les résultats des sondages. En comparaison avec le passé, tout est fait de façon systématique.

Les inspections des installations électromécaniques ont permis d'en évaluer le degré de vétusté, selon une grille de référence sur la durée de vie des équipements.

Par ailleurs, les tunnels, salis par la pollution générée par les gaz d'échappement, sont nettoyés. Nous avons conclu un contrat pour un nettoyage régulier.

Les inspections ont livré leurs conclusions principales. En génie civil, sur la base des inspections visuelles, une appréciation globale de l'état de vétusté de chaque tunnel permet d'établir des priorités. Cette analyse est présentée de façon détaillée à l'annexe 1. De telles inspections constituent l'action de surveillance de base inscrite dans des réglementations telles que l'Instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art (ITSEOA) en France, ou le règlement des ouvrages d'art de la Région wallonne. Sur la base de ces inspections, un suivi et, si nécessaire, des actions supplémentaires de

Het studiebureau startte in maart 2017 met het opstellen van een programma voor specifiek bijkomend onderzoek, met name naar het verwijderen van beton of het waterdicht maken van nagenoeg alle bouwwerken. Dat programma moet tegen oktober rond zijn.

Het laboratorium analyseert de stalen. Ook daarvoor werd een aanbesteding uitgeschreven. De opdracht loopt van april tot november 2017.

Ik zal de planning voor de analyse van de laboratoriumresultaten en het programma voor de herstellingswerken door het studiebureau dit jaar aanpassen op basis van de gedetailleerdere resultaten die ik heb gevraagd.

Het meerjarenplan voor de herstellingswerken wordt voor elk afzonderlijk kunstwerk opnieuw opgesteld, op basis van de prioriteiten en de andere noodzakelijke werken. De follow-up van de tunnels zal voortaan kunnen evolueren en proactief worden. Op die manier neemt het gewest weer de touwtjes in handen.

De visuele inspecties die in 2016 werden uitgevoerd, maken het mogelijk om een beeld te krijgen van het risico dat het elektromechanische materieel het laat afweten. Op basis daarvan kan ik vervangingen en prioriteiten bij de renovatie vastleggen.

Bij toepassing van de ISO 31000-norm voor risicoanalyse wordt een risico beschouwd als een combinatie van twee elementen: de waarschijnlijkheid van een defect en een ernstige impact van het defect op de belangrijkste doelstellingen van de beheerder. Daarbij staat enerzijds de veiligheid van de gebruikers en anderzijds de continuïteit van de uitbating op het spel.

De gedetailleerde analyse vindt u in bijlage 2.

Toen het onderhoudscontract voor het elektromechanische materieel afliep, schreef Brussel Mobilité twee verschillende aanbestedingen uit. De eerste had betrekking op het eigenlijke onderhoud en werd in januari 2017 toegekend. De tweede, voor het schoonmaken van de kunstwerken, is ondertussen ook toegekend. De twee taken werden van elkaar losgekoppeld om ze aan gespecialiseerde bedrijven toe te kennen.

réparation sont prévus.

Les inspections visuelles se concluent souvent par des soupçons de pathologies cachées. Des investigations complémentaires sont alors nécessaires pour préciser les diagnostics et les solutions de réparation. Ces diagnostics sont en cours, et les solutions seront mises en œuvre sur la base de marchés spécifiques attribués en mars 2017.

Pour toutes les autres actions, nous avons également dû conclure des marchés selon les règles, notamment en matière d'enquête publique. Le respect des procédures prend donc un certain temps. Ce marché spécifique a été attribué en mars 2016 et est opérationnel. Les opérations concernées ne portent pas sur des risques immédiats, mais sur la pérennité des ouvrages à moyen et long terme.

L'application de cette méthode aux ouvrages bruxellois inspectés a conduit à classer plusieurs d'entre eux dans la catégorie la plus dégradée de cette réglementation. Certains relèvent même de la catégorie des réparations urgentes, ce qui signifie, dans ce contexte, à réaliser d'ici un à trois ans. C'est la définition donnée au mot "urgent" par les ingénieurs spécialisés dans les tunnels. Il est ainsi possible de planifier les travaux. Il va de soi que, si les risques immédiats ont été réparés mais que l'état du tunnel continue à se dégrader, certains travaux peuvent être avancés.

Ce constat confirme la nécessité d'actions rapides, en profondeur et suivies par le gestionnaire. La méthode française a d'ailleurs été adaptée pour fournir les indicateurs consignés dans le tableau à l'annexe A. Vous pouvez ainsi prendre connaissance de l'état de chaque tunnel.

La définition par le bureau d'études d'un programme d'investigations complémentaires spécifiques, comprenant notamment le prélèvement de béton ou d'étanchéité pour la quasi-totalité des ouvrages, compte tenu des suspicions de pathologies cachées, a débuté en mars 2017 et prendra fin en octobre prochain.

Le laboratoire analysera ces échantillons. Un marché spécifique a également été conclu à cet égard. Les travaux ont commencé en avril et se termineront normalement en novembre 2017.

Brussel Mobiliteit wijzigde het programma voor preventief onderhoud van het elektromechanische materieel volledig. Daarnaast legde het de opmaak op van een gedetailleerd programma voor regelmatige tests van het materieel, in het bijzonder van materieel dat normaal niet gebruikt wordt, zodat kan worden bepaald of het nog bruikbaar is.

In het bestek voor het onderhoud van het elektromechanische materieel wordt ook verwezen naar software voor follow-up en beheer van het onderhoud. Dat beheer gebeurt met behulp van computers, met name om de uitgevoerde acties beter te kunnen opsporen, de indicatoren voor slijtage van het materieel aan te vullen en proactief materiaal te vervangen.

Die aanpak maakt het mogelijk om onderdelen te vervangen waarvan de slijtage het risico op de onbruikbaarheid van de tunnels verhoogt. Bovendien wordt het zo mogelijk om op een betere, meer betrouwbare manier te werken vanop afstand.

Afgezien daarvan kunnen bepaalde gebeurtenissen onverwachte gevolgen hebben voor het gebruik van de tunnels. Zo werd er onlangs bij werken een kabel doorgesneden, waardoor het beheer vanop afstand onmogelijk werd met als gevolg dat de tunnels moesten worden gesloten.

Een aantal tunnels krijgt nieuwe verlichting of heeft die ondertussen al. Daarbij wordt ook met het esthetische aspect rekening gehouden en kunnen er kleurenleds worden gebruikt. Die kosten overigens geen cent meer dan gewone exemplaren.

Ook de kabels voor radio-uitzendingen worden vervangen, zodat het Astrid-netwerk een zo goed mogelijke dekking heeft in de Brusselse tunnels.

Concernant l'analyse par le bureau d'études des résultats du laboratoire et la définition du programme des travaux de réparation, nous réadapterons le planning cette année, sur la base des résultats plus approfondis demandés.

La planification des travaux de réparation, à savoir le programme pluriannuel, sera réétablie ouvrage par ouvrage en fonction du niveau de priorité et des autres travaux prévus sur chaque ouvrage (rénovation lourde, travaux électromécaniques et autres). Vous constatez clairement que le suivi des tunnels est désormais évolutif et anticipatif. Nous ne subissons plus la situation, nous essayons de reprendre les choses en main.

Au niveau de l'électromécanique, la synthèse des inspections visuelles réalisées en 2016 permet d'effectuer une analyse de risques de défaillance des équipements et leur identification, et donc de prévoir des actions de renouvellement à réaliser en priorité et valorisables dans les rénovations lourdes. Ces priorités sont établies sur la base d'une analyse de risques de défaillance de l'équipement ou du système.

Par application du principe de la norme ISO 31000 relative à l'analyse de risques, le risque est évalué comme la conjonction de deux éléments : la vraisemblance, c'est-à-dire la probabilité d'occurrence de la défaillance, et la gravité, c'est-à-dire l'impact de la défaillance sur les principaux objectifs du gestionnaire. Il s'agit, d'une part, de la sécurité des usagers et, d'autre part, de la continuité d'exploitation, à savoir le maintien en service du tunnel dans le respect de la réglementation, soit des normes minimales d'exploitation des tunnels.

L'analyse détaillée figure à l'annexe 2. Le tableau permet de fixer les priorités en fonction des risques de défaillance.

À l'occasion de l'expiration du marché d'entretien-maintenance portant sur les équipements électromécaniques, deux cahiers des charges distincts ont été rédigés par Bruxelles Mobilité. L'un porte sur la maintenance proprement dite des équipements et a été attribué en janvier 2017 déjà. L'autre, portant sur le nettoyage des ouvrages, a été attribué et est en cours d'exécution. Le but de ce découpage est de retenir des entreprises spécialisées dans chacun des domaines.

Bruxelles Mobilité a aussi revu totalement le programme de maintenance préventive des équipements électromécaniques, dénommé "gamme de maintenance" et imposé par le cahier spécial des charges (CSC) pour organiser une surveillance plus structurée des équipements.

Bruxelles Mobilité a également imposé l'élaboration d'un programme détaillé d'essais périodiques des équipements électromécaniques, en particulier ceux qui ne sont pas actionnés en service normal, dans le but de connaître leur disponibilité.

Le cahier des charges de maintenance électromécanique exige aussi la mise en place d'un outil informatique de suivi et de gestion des prestations de maintenance. Ladite gestion est assistée par ordinateur, notamment pour améliorer la traçabilité des actions réalisées, alimenter les indicateurs de vétusté des équipements et réagir de manière proactive sur les renouvellements. Citons, par exemple, le renouvellement des automates des tunnels Belliard, Loi, Reyers-Centre, Rogier, Louise-Stéphanie, Montgomery-Tervueren, Cinquantenaire, Bailli, Trône et Boileau ou la mise en place d'une supervision unique des tunnels au Centre de mobilité.

Ces travaux permettront, d'une part, de remplacer des composants dont la vétusté fait courir un risque élevé de perte d'exploitation et, d'autre part, d'obtenir des fonctionnalités de télégestion plus performantes et fiables.

Cela étant dit, certains incidents peuvent avoir des répercussions inattendues sur le fonctionnement des tunnels. Ainsi, sur un chantier réalisé à la Porte de Ninove et qui ne concernait pas du tout les tunnels, un entrepreneur privé a sectionné un câble, ce qui a entraîné une coupure dans la gestion à distance des tunnels, lesquels ont donc dû être fermés.

Par ailleurs, un nouvel éclairage a été installé dans les tunnels Stéphanie et Montgomery. Les travaux de renouvellement de l'éclairage se poursuivent dans les tunnels Trône et Louise. Parallèlement aux travaux de rénovation des trémies, un éclairage fonctionnel et scénographique est en cours de placement dans les tunnels Cinquantenaire, Porte de Namur et Trône. La rénovation des tunnels est donc mise à profit pour en améliorer la qualité

esthétique. D'ailleurs, vous avez peut-être vu un drapeau belge qui s'affichait le 21 juillet dans le tunnel Montgomery. Il est possible aussi de reproduire le blason de votre commune au moment de festivités grâce à l'utilisation d'ampoules LED aux couleurs variables, sans que cela ne coûte un euro de plus. Ces aspects scénographiques ne sont pas un but en soi, mais permettent une meilleure intégration des tunnels dans le paysage urbain.

Les câbles d'émission de signaux radio sont également renouvelés. Ces nouveaux câbles sont en cours d'installation afin d'assurer une couverture optimale du réseau Astrid dans les tunnels bruxellois. Ces travaux de rénovation ont lieu dans les tunnels suivants : Léopold II, Reyers-Centre, Belliard, Stéphanie, Louise. Ces travaux sont en phase de finalisation dans le tunnel Léopold II et dans le tunnel Stéphanie. Ces travaux seront poursuivis dans les tunnels Belliard, Reyers-Centre et Louise.

M. Vincent De Wolf (MR).- M. le ministre, l'image que vous nous montrez m'inquiète un petit peu, car je n'y vois pas de trace de protection pour l'ouvrier. Quand de l'eau est projetée sous pression sur les parois de tunnels, cela engendre beaucoup de pollution et notamment le dégagement de métaux lourds. Normalement, les ouvriers sont équipés d'une sorte de scaphandre pour les protéger.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est du béton qui est projeté et non de l'eau. Il ne s'agit donc pas de nettoyage.

Les travaux d'installation du système de transmission de programmes radiophoniques par la DAB (digital audio broadcasting, radiodiffusion sonore numérique) et la DAB+ - nous sommes en avance à Bruxelles - , y compris le break-in dans les deux configurations, sont en cours dans les tunnels suivants : Cinquantenaire, Léopold II, Schuman, Botanique, Bailly, Trône, Porte de Hal, Rogier, Reyers, Louise, Montgomery et Simonis.

Dans le tunnel Rogier, l'ancienne station de pompage a été rénovée. Dans le tunnel Léopold II, deux armoires de commande de ventilation axiale ont été rénovées. Une protection contre le gel des hydrants a été réalisée dans tous les tunnels. Dans le tunnel Porte de Hal, les injecteurs ont été renouvelés. Dans tous les tunnels, les centraux

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Wat mij verontrust, is dat u met geen woord rept over de bescherming van de arbeiders. Als de tunnelwanden met hogedrukreinigers worden schoongemaakt, komt er veel viezigheid vrij, met name zware metalen. Normaal moeten zulke arbeiders een soort beschermingspak dragen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er wordt beton gespoten, geen water. Het gaat niet om schoonmaakwerken.*

We zijn bezig met de installatie van een digitaal radiosysteem met een zogenaamd break-in-systeem. Dat gebeurt in de volgende tunnels: Jubelpark, Leopold II, Schuman, Kruidtuin, Bailly, Troon, Hallepoort, Rogier, Reyers, Louiza, Montgomery en Simonis.

In de Rogiertunnel werd de oude pompinstallatie gerenoveerd. In de Leopold II-tunnel werden de twee bedieningspanelen van het ventilatiesysteem vervangen. Voorts werden alle brandkranen in de tunnels vorstbestendig gemaakt. In de Hallepoorttunnel werden de injectoren vervangen. In alle tunnels werden er nieuwe analoge nood telefoons geplaatst. In de Belliard- en de Leopold II-tunnel werd de noodgroepen vervangen.

téléphoniques ont été renouvelés, de même que les répartiteurs. Les niches de secours de l'ensemble des tunnels ont été équipées de nouveaux postes de téléphonie analogique.

Dans les tunnels Belliard et Léopold II, un renouvellement des groupes no-break assurant l'alimentation électrique de secours a eu lieu. Dans le tunnel Léopold II, les groupes no-break sont remplacés uniquement en cas de grosses avaries, puisqu'un contrat Design, Build, Maintins (DBM) été signé. J'y reviendrai.

Les tunnels Stéphanie et Montgomery, qui nécessitaient d'importantes réparations, ont été rénovés. Je souhaiterais remercier une fois de plus les équipes. En particulier celles qui ont travaillé sur le tunnel Stéphanie, car ce tunnel a été complètement rénové au niveau de sa stabilité, tout en gardant un autre tunnel ouvert et en permettant aux trams de continuer à circuler. Cela a pris six mois, mais cela demandait un travail intense qui figurera dans les manuels des travaux mondiaux de rénovation de tunnels. Oui, oui, Mme d'Ursel. Je sais que certains au sud de Bruxelles pensent que l'on n'a rien fait, mais la réalité, c'est que des gens ont travaillé dur sur ce projet.

Nous avons eu un problème dans le tunnel Rogier cet été. Celui-ci n'était cependant pas dû au mauvais état du tunnel, mais bien à l'action inadéquate d'un entrepreneur. Ce dernier a eu recours à une foreuse pour percer le béton à un endroit où ce n'était pas autorisé. Cela a entraîné la chute de petits morceaux de béton.

Cet incident dû à l'erreur d'un entrepreneur privé a entraîné la fermeture temporaire du tunnel pendant les travaux de réparation de l'étanchéité. En effet, vous aurez constaté que nous avons complètement rénové l'étanchéité de l'extrados du plafond en deux phases : l'été dernier et cette année. Par deux fois, nous avons respecté les délais des travaux annoncés pendant l'été. Évidemment, je suis le seul à le saluer. J'ai remercié la personne en charge de ces travaux.

À la suite des observations effectuées pendant ces travaux et l'inspection visuelle détaillée, un programme d'inspection complémentaire est en cours d'élaboration. Il s'agit d'une analyse statique de la structure, basée sur les prélèvements de l'inspection complémentaire. Elle sera réalisée pour

De Stefaniatunnel en de Montgomerytunnel werden gerenoveerd. Ik wil nogmaals de arbeiders bedanken, vooral de mensen die in de Stefaniatunnel hebben gewerkt. De stabiliteitswerken moesten worden uitgevoerd terwijl een van de tunnelgangen en de tramtunnel open bleven. Mevrouw d'Ursel, sommige politici beweren dat wij niets aan de tunnels hebben gedaan, maar er is hard gewerkt.

Het probleem dat zich deze zomer in de Rogiertunnel heeft voorgedaan, was niet te wijten aan de slechte staat van de tunnel, maar aan een slechte ingreep van een aannemer, waardoor kleine stukjes beton zijn losgekomen. Hij had in het beton geboord op een plaats waar dat niet mag.

De tunnel diende tijdelijk gesloten te worden om de waterdichtheid van de tunnel te herstellen. Het plafond van de tunnel werd in twee fasen waterdicht gemaakt: tijdens de vorige zomer en dit jaar. De termijn werd telkens gerespecteerd.

Op basis van de vaststellingen tijdens de werken en de visuele inspectie wordt nu een aanvullend inspectieprogramma opgesteld om de weerstand van de structuur te beoordelen.

Er worden dus grootschalige werken uitgevoerd, maar afgezien van een korte sluiting van de tunnel na een fout van de aannemer, is de tunnel opengebleven tijdens de werken.

Zoals u op de foto's kunt zien, moeten er in de Reyerstunnel grote bouwkundige werken worden uitgevoerd. Ik zal daar straks op terugkomen.

Daarnaast zullen er dit jaar grote renovatiewerken plaatsvinden in de Hallepoorttunnel en de Reyerstunnel en volgend jaar in de Leopold II-tunnel.

Brussel Mobiliteit zal binnenkort ook de verschillende scenario's voor de renovatie van de Belliardtunnel, de Wettunnel en de Jubelparktunnel onderzoeken: in eigen beheer of in samenwerkingsverband, met of zonder bijzonder bestemmingsplan enzovoort.

Voor het tunnelcomplex Louiza-Stefania zal de voorstudie in 2017 van start gaan. We hebben al twee delen hersteld, maar er moeten nog andere werken worden uitgevoerd.

évaluer la résistance résiduelle de la structure. La réalisation de la deuxième phase étant achevée, nous avons rénové l'intrados du plafond.

Vous pouvez constater qu'il s'agit de travaux de grande envergure. Pour réparer l'étanchéité des tunnels, il convient de tout enlever jusqu'au plafond, de réparer, de peindre, de placer de nouvelles structures, de remettre la voirie en état. Et il ne faut pas l'oublier : hormis la fermeture due à une erreur humaine d'un entrepreneur pendant l'été, le tunnel est resté ouvert !

Concernant le tunnel Reyers, je vous montre quelques photos. Vous constatez que ce sont de grands travaux d'ingénierie civile qui doivent être réalisés. Je reviendrai plus en détail sur ce chantier tout à l'heure.

Le cinquième point concerne les rénovations lourdes qui auront lieu, cette année, dans le tunnel de la Porte de Hal et le tunnel Reyers, et l'année prochaine, dans le tunnel Léopold II.

Bruxelles Mobilité va effectuer sous peu une analyse des différentes possibilités pour la rénovation lourde des tunnels Belliard, Loi et Parc du Cinquantenaire. La réaliserons-nous de façon indépendante ou liée, avec quelles contraintes techniques (mobilité, budget, avec un plan particulier d'affectation du sol...) ? Tout cela est en cours de préparation, comme nous l'avions annoncé.

Pour le complexe Louise-Stéphanie, l'étude d'avant-projet sera entamée en 2017, puisque nous avons déjà réparé deux tronçons, mais que nous savons très bien qu'il y a encore d'autres travaux à réaliser.

Je suis en faveur d'une bretelle à cet endroit, n'en déplaise à ceux qui prétendent que je suis opposé à la voiture ! Le gouvernement a décidé que ce n'était pas urgent pour le moment, puisque le montant des travaux s'élève au minimum à 100 millions d'euros, ce qui est considérable. Le gouvernement a donc décidé de ne pas les poursuivre à brève échéance.

Nous devons, sur la base de l'étude de l'avant-projet, décider définitivement si nous reprenons ce chantier. Cette décision doit être prise de manière définitive dans les mois qui viennent.

Ik ben voorstander van een extra afrit voor die tunnel. De regering heeft evenwel beslist dat dat geen dringend project is omdat het 100 miljoen euro zou kosten. De definitieve beslissing zal binnen enkele maanden vallen, op basis van de voorstudie.

De werken die de komende jaren gepland zijn, zoals de renovatie van de wegentunnels, de heraanleg van meerdere wegen, kruispunten en pleinen en de verlenging van de metrolijnen, zullen uiteraard een impact hebben op de mobiliteit in het gewest. Om die reden hebben mijn voorgangers sommige projecten trouwens uitgesteld. De huidige regering moet nu een inhaalbeweging maken.

Om mobiliteitsproblemen te vermijden, zijn we enkele maanden geleden begonnen met een zeer strakke coördinatie van alle bouwplaatsen. Daarvoor nemen we begeleidende maatregelen en hanteren we duidelijke communicatie en bewegwijzering, wegomleggingen, een aangepast beheer van de verkeersstromen en ondersteunende maatregelen zoals openbaar vervoer en overstapparkings.

Het belangrijkste project is de renovatie van de Hallepoorttunnel. Dat is ook een proefproject voor de coördinatie van de volgende renovaties. Voor de werken in de Leopold II-tunnel zullen wij hetzelfde principe hanteren.

Federaal minister Bellot heeft op de radio gezegd dat hij elke dag door de Hallepoorttunnel rijdt en er nooit iemand ziet werken. Misschien kunnen zijn partijgenoten die hier aanwezig zijn hem eens vertellen dat er alleen 's nachts in die tunnel wordt gewerkt. Ik zal het hem zelf ook laten weten. Hij geeft een verkeerd beeld van de toestand in Brussel.

Concernant les hypercoordinateurs, le démarrage de plusieurs chantiers de petite et de grande envergures dans les années à venir, comme la rénovation nécessaire des tunnels routiers, le réaménagement des axes de circulation, mais aussi de carrefours et de places importantes, ainsi que les prolongations et modernisations des lignes de métro, a évidemment un impact sur la mobilité dans la Région. C'est d'ailleurs pourquoi mes prédécesseurs étaient parfois réticents à agir. Ils craignaient l'impact de tels travaux sur la mobilité, ainsi que le mécontentement des usagers. Notre gouvernement a donc un certain héritage et doit rattraper ce qui n'a pas été fait.

Rappelez-vous, il y a un an, ici en commission, j'ai dit : "Dans un an, ils vont encore dire que nous travaillons trop". Et que disent certains aujourd'hui ? Que nous travaillons trop !

Vu l'impact sur la mobilité dans la Région, nous avons opté, il y a quelques mois déjà, pour une "hypercoordination" des chantiers. Cette bonne coordination entre tous les chantiers se fait par les mesures d'accompagnement qui s'imposent, une communication et une signalisation claires, des déviations, une gestion adaptée des flux de circulation, et des mesures de soutien via les transports en commun et parkings de transit.

Le premier chantier, le plus stratégique de la Région, est la rénovation du tunnel Porte de Hal. Ce grand chantier a été désigné comme un pilote de la zone et a permis de structurer les principes pour la coordination des autres chantiers. Il va de soi que nous allons faire la même chose pour les travaux du tunnel Léopold II.

Concernant la Porte de Hal, puis-je demander à nos amis du MR de dire à M. Bellot qu'il s'informe d'abord quand il s'exprime à la radio ? Si je ne me trompe pas, il a dit à la RTBF passer chaque matin dans ce tunnel et ne guère y voir d'ouvriers travailler. Pouvez-vous lui dire que c'est normal, puisqu'ils opèrent la nuit et non durant la journée ? Je vais aussi le lui dire moi-même, parce que ça donne une drôle d'image de Bruxelles. J'ai de bonnes relations avec lui...

M. Vincent De Wolf (MR).- Il travaille peut-être la nuit aussi...

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, mais je ne pense

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Misschien werkt hij zelf ook 's nachts.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik*

pas que M. Bellot passe la nuit là-bas.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je pense, M. Smet, que votre sens de l'humour est très particulier...

M. Pascal Smet, ministre.- Mais attendez, vous n'avez pas la parole ! Mme la présidente !

M. Vincent De Wolf (MR).- Mais vous m'interpellez, Monsieur ! Vous m'interpellez !

M. Pascal Smet, ministre.- Mais je ne vous ai pas interpellé ! Je n'ai jamais dit votre nom !

M. Vincent De Wolf (MR).- Je pense que je suis encore membre du MR et je n'apprécie pas d'être votre commissionnaire. Vous pouvez encore faire vos commissions tout seul comme un grand, et vous verrez la réponse que vous fera M. Bellot.

M. Pascal Smet, ministre.- Allez, on va faire comme ça ! Mais j'ai dit ça très gentiment aux amis MR avec une certaine forme d'humour...

M. Vincent De Wolf (MR).- Gardez vos gentilleses, on sera très contents !

M. Pascal Smet, ministre.- Mais ce n'est pas bien, puisque l'électeur en Wallonie prend pour vraies les paroles erronées de M. Bellot. L'image de Bruxelles est en jeu. Je n'ai rien voulu dire de plus. Je ferai remarquer à François - on se tutoie - que sa réflexion donne une drôle d'image de notre Région. Je le répète donc encore une fois : à la Porte de Hal, les travaux se font la nuit, et pas pendant la journée ! J'espère que les Wallons l'entendront.

Ces travaux se poursuivront, s'il n'y a pas d'imprévus, jusqu'à début janvier 2019.

Comme vous avez pu le constater, nous avons totalement fermé l'ouvrage de mi-mai à fin juin pour la réfection de l'étanchéité de la dalle de roulement et la structure de la chaussée. Le reste des travaux seront réalisés en recourant à des fermetures de nuit et la réduction de bandes de circulation en journée est également prévue jusque mars 2018.

(poursuivant en néerlandais)

La fermeture d'autres tunnels en raison de travaux

denk niet dat de heer Bellot daar de nacht doorbrengt.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *U hebt een merkwaardig gevoel voor humor.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *U hebt het woord niet.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *U spreekt mij aan.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb uw naam niet genoemd.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben lid van de MR en ik heb geen zin om uw loopjongen te spelen. Als u iets wilt vragen aan minister Bellot, doet u dat maar zelf.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het was een grapje.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Laat die grapjes maar achterwege.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het imago van Brussel staat op het spel. De Waalse kiezer zou de foute uitspraken van minister Bellot namelijk voor waar kunnen aannemen. Ik zal de heer Bellot laten weten dat er alleen 's nachts in de Hallepoorttunnel wordt gewerkt. Tenzij er onvoorzienbare omstandigheden opduiken, zullen die lopen tot begin januari 2019.*

Zoals u hebt kunnen vaststellen, hebben we de tunnel tussen medio mei en eind juni afgesloten om de afdekplaat ondoorlaatbaar te maken en de rijweg op te kalefateren. Voor de overige werkzaamheden, die lopen tot en met maart 2018, zal de tunnel soms 's nachts worden afgesloten. Overdag zal er soms slechts één rijstrook beschikbaar zijn.

(verder in het Nederlands)

Deze renoveringswerken zijn zeer belangrijk. Het gaat hier om een proefproject van een tunnel. De fasen van de andere bouwplaatsen worden dan ook bepaald door de fasering van deze tunnel, om zo de impact te beperken.

d'entretien, l'aménagement des pistes cyclables du boulevard Poincaré ou encore les travaux sur d'autres tronçons de la Petite ceinture seront planifiés en fonction des fermetures du tunnel. Celui-ci restera ouvert pendant les travaux. Des mesures de sécurité spécifiques ont été prises dans cette optique, un comité d'accompagnement a été mis en place et nous avons temporairement adapté les conditions d'exploitation des tunnels.

Il est également important de noter qu'un coordinateur de sécurité externe a été désigné par le gouvernement. Il lui revient de rendre des avis sur la fermeture ou non des tunnels.

Par ailleurs, nous voulons qu'un bureau d'études examine la possibilité de rationaliser les fermetures de tunnel.

(poursuivant en français)

Je n'ai pas le souvenir que ma collègue Bianca Debaets ait présenté notre volonté d'abaisser la vitesse autorisée de 70 à 50km/h dans le tunnel Léopold II comme vous le dites. Ce n'est pas ainsi que j'ai présenté le dossier au gouvernement.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- C'est ainsi que nous l'avons lu, en tout cas.

M. Pascal Smet, ministre.- Je lui dirai de corriger cette information, car le problème n'est pas là. Avant 2008, la vitesse autorisée dans le tunnel Léopold II était de 50km/h. Lors de mon premier mandat de ministre, je me suis battu contre l'avis de certains (dont des zones de police) et j'ai décidé que la vitesse maximale serait élevée à 70 km/h là où les conditions de sécurité le permettaient et limitée à 50 ou 30km/h à certains endroits. Cette mesure a été généralisée à tous les tunnels bruxellois.

Avec Mme Debaets, nous avons proposé au gouvernement de réduire à 50km/h la vitesse autorisée dans le tunnel Léopold II. En effet, en cas d'incendie consécutif à un accident, le risque est plus élevé dans ce tunnel. Pour réduire ce risque, nous avons décidé d'abaisser la vitesse maximale et

Het sluiten van andere tunnels voor onderhoudswerken of de aanleg van de fietspaden van de Poincarélaan of de werken aan andere stukken van de Kleine Ring, zullen bijvoorbeeld worden gepland afhankelijk van de sluitingen van de tunnel. De tunnel blijft open tijdens de werkzaamheden. Daarvoor zijn specifieke veiligheidsmaatregelen getroffen. Er is ook een begeleidingscomité en we hebben tijdelijk de exploitatievoorwaarden van de tunnels aangepast. Anders zou de tunnel gesloten moeten worden, maar aangezien de werkzaamheden onder begeleiding gebeuren, kan de tunnel openblijven.

Belangrijk is ook dat er ondertussen een externe veiligheidscoördinator is aangesteld door de regering, die advies geeft over het al dan niet openhouden van de tunnels.

We willen dat een adviesbureau nagaat hoe de tunnelsluitingen gerationaliseerd kunnen worden, maar daar kom ik later op terug.

(verder in het Frans)

Ik herinner mij niet dat staatssecretaris Debaets een verlaging van de maximumsnelheid in de Leopold II-tunnel heeft voorgesteld, zoals u zei. Dat is ook niet de manier waarop ik het dossier bij de regering heb aangekaart.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Dat is nochtans wat wij hebben gelezen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal haar vragen om dat misverstand recht te zetten. Voor 2008 was de maximumsnelheid in de Leopold II-tunnel 50 km/u. Toen ik minister werd, heb ik gevraagd om de maximumsnelheid op te trekken tot 70 km/u op stukken waar dat geen probleem vormt voor de veiligheid. Ik ben daarmee onder meer ingegaan tegen het standpunt van de politiezones. Die maatregel werd veralgemeend tot alle Brusselse tunnels.*

Later is gebleken dat het brandgevaar na een ongeval groter is in de Leopold II-tunnel dan op andere plaatsen. Om dat brandgevaar te beperken, heb ik samen met mevrouw Debaets aan de regering voorgesteld om de maximumsnelheid in de Leopold II-tunnel opnieuw te verlagen tot 50 km/u en trajectcontrole in te voeren.

d'y installer un contrôle de trajet.

Récemment encore, Mme Debaets a expliqué au gouvernement que les zones de police s'opposaient au passage de 70 à 50km/h, car, selon elles, trop de contraventions seront constatées. Cela montre que la mesure est nécessaire, puisque le risque d'incendie est élevé en raison de l'absence de limitation de vitesse.

Il faut bien avoir conscience des risques qu'ils prennent. C'est scientifiquement prouvé : en roulant à 70km/h plutôt qu'à 50, le risque d'un accident grave ou d'un incendie augmente considérablement. Par conséquent, je ne comprends pas pourquoi certains bourgmestres liés à ces zones de police ne demandent pas de diminuer la vitesse de circulation.

Pourtant, tout est en place et les caméras sont installées. Cette compétence est partagée avec Mme Debaets et M. Vervoort, et nous devons bientôt prendre des mesures puisque le risque d'incendie dans le tunnel Léopold II est plus élevé en raison de la limitation de vitesse à 70km/h.

M. Jamal Ikazban (PS).- C'est un point que l'on ne met pas assez en avant dans ce débat sur la vitesse. On se focalise sur la voiture, le confort, la vitesse, la volonté des uns d'aller vite et des autres...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est la raison pour laquelle j'ai posé la question, M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban (PS).- L'argument de la sécurité n'est vraiment pas assez valorisé.

M. Pascal Smet, ministre.- Il a raison. C'est pourquoi, même après la rénovation, il nous faut mettre en place un système de vitesses variables dans les tunnels. Cela me paraît plus logique. Puisque des caméras sont installées, il est tout à fait possible de calculer la vitesse variable.

(Remarques de Mme d'Ursel)

Par conséquent, au nom du gouvernement, je demande que l'on prenne la décision au niveau communal et des zones de police, de diminuer la vitesse autorisée afin de limiter les risques

Volgens mevrouw Debaets zouden de politiezones tegen die snelheidsverlaging zijn omdat er te veel overtredingen zouden worden vastgesteld. De maatregel is nochtans noodzakelijk, want hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans op ongevallen en brand.

Ik snap dus niet waarom de burgemeesters van de betrokken politiezones zo terughoudend zijn. Alles staat klaar voor de nieuwe snelheidsbeperking. De camera's zijn geplaatst. Het is belangrijk om het brandgevaar te verminderen.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *De veiligheid wordt niet genoeg benadrukt in het debat over de maximumsnelheid.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat is de reden waarom ik de vraag heb gesteld, mijnheer Ikazban.*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Veiligheid krijgt te weinig aandacht in dit debat.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat klopt. Ook na de renovatiewerken moeten we een systeem met variabele snelheidslimieten in de tunnels behouden. Aangezien er camera's geplaatst zijn, is dat geen enkel probleem.*

(Opmerkingen van mevrouw d'Ursel)

Namens de regering vraag ik dus aan de gemeenten en politiezones om de maximumsnelheid in de Leopold II-tunnel te verlagen, teneinde het brandgevaar te verminderen.

d'incendie dans le tunnel Léopold II, l'unique raison de notre demande.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cela dit, le 50 km/h permet aussi de diminuer l'effet accordéon et de réduire les embouteillages.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, on augmente la fluidité, c'est exact. Mais, pour nous, la raison principale consistait à diminuer le risque d'incendie, en cas d'accident, qui augmente significativement en cas de vitesse élevée.

Dans le tableau des rénovations lourdes, les actions sont reprises par tunnel. Les tunnels sont fermés la nuit, non pour ennuyer les conducteurs, mais pour effectuer des travaux de rénovation impossibles à réaliser sans fermer les tunnels.

Dans le tunnel Reyers, les travaux n'ont pas encore été entamés pour la simple raison que la Commission de coordination des chantiers nous a demandé d'attendre que la réparation du trou de la chaussée de Louvain soit effectuée. La rénovation très lourde des cinq tunnels Reyers n'est pas reportée, mais commencera avec un peu de retard.

Cette rénovation est une des plus urgentes à effectuer.

Nous devons fermer les tunnels, mais cela reste très limité. Un bonus est prévu lorsque les entrepreneurs travaillent plus vite que prévu par le contrat (comme il existe un malus dans le cas contraire), ce qui incite les entrepreneurs à accélérer la vitesse des travaux.

Nous ne travaillons pas la nuit car il y a beaucoup de riverains et le travail de nuit entraîne des nuisances nocturnes. Cela ne signifie cependant pas qu'on ne travaillera pas jusqu'à 22 ou 23h ou bien qu'on ne commencera pas plus tôt, mais on évite systématiquement la nuit.

Ces travaux dureront une année. J'expliquerai plus loin comment les travaux seront abordés, mais l'étude d'incidences pour le réaménagement définitif du boulevard Reyers est en cours. Nous travaillons étroitement avec les comités de quartier et les administrations communales pour accompagner l'étude, mais aussi pour dessiner les plans de réaménagements définitifs et transformer

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Met een maximumsnelheid van 50 km/u zijn er minder accordeonfiles en opstoppingen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het verkeer stroomt inderdaad vlotter door. Mijn hoofddoel was echter het risico verminderen dat er bij een ongeval brand ontstaat. Dat risico neemt bij hoge snelheden immers toe.*

In het overzicht van de uitgebreide renovaties staan de acties per tunnel. De tunnels worden 's nachts gesloten. Op dat moment worden de werken uitgevoerd die niet kunnen worden gedaan wanneer de tunnels open zijn.

De werken in de Reyerstunnel zijn nog niet gestart omdat de commissie voor de coördinatie van de werven vroeg om daarmee te wachten tot de herstelling van de Leuvensesteenweg volledig klaar is. De renovatie van die tunnels is niet uitgesteld, maar begint wat later. Het is overigens een van de meest dringende renovaties.

We beperken de sluitingen van de tunnels. De aannemers krijgen een bonus als ze sneller werken dan in het contract is vastgelegd en een boete als ze vertraging oplopen.

's Nachts wordt er niet gewerkt om de omwonenden niet te storen. Het is echter wel mogelijk om tot 's avonds laat te werken of al vroeg te beginnen.

De werken zullen een jaar duren. De effectenstudie voor de definitieve heraanleg van de Reyerslaan loopt momenteel. Ik werk nauw samen met de wijkcomités en de gemeentebesturen om de studie te begeleiden en om plannen op te maken voor de definitieve heraanleg, zodat die stadssnelweg een stadslaan kan worden. De regering besliste om de tunnelingangen tot één rijstrook te beperken, zoals de omwonenden en de gemeenten vroegen. Ik meen begrepen te hebben dat u het daar niet mee eens bent.

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

Dankzij deze oplossing komt er meer openbare ruimte voor de heraanleg van de Reyerslaan.

cette autoroute urbaine en boulevard urbain. Ce gouvernement a décidé de réduire les trémies de tunnels à une bande, comme les habitants et la commune le demandaient, même si j'ai compris que vous n'êtes pas d'accord avec ce choix.

(Remarques de M. De Wolf)

Cette solution nous permet d'avoir plus d'espace public pour réaménager le boulevard Reyers et nous croyons, de plus, que ce ne sera pas négatif pour la mobilité.

(poursuivant en néerlandais)

L'étude d'incidences est en cours.

(poursuivant en français)

C'est entre Meiser (au-delà de la place) et le square Vergote. Une fois les travaux, l'étude et le plan réalisés pour le square Vergote, nous irons de Vergote au rond-point Montgomery. Ce tronçon sera aménagé dans une phase ultérieure. La priorité est d'abord de répondre à la demande de Woluwe-Saint-Lambert.

Si tout va bien, à la fin de l'été 2019, le boulevard Reyers sera réaménagé. Les délais sont très serrés. En raison du trou formé dans la chaussée de Louvain, nous sommes déjà à la limite, mais nous allons essayer de les respecter.

Vous voyez maintenant un dessin du boulevard Reyers, avec les tunnels. Le numéro cinq est le tunnel Centre-Bruxelles. Le tronçon de l'autoroute E40 à Meiser est le numéro un. Celui qui va de Meiser à l'E40, le numéro deux. Le tronçon de l'E40 au rond-point Montgomery, le numéro trois et celui qui va de Montgomery à l'E40, le numéro quatre.

Nous avons quelque peu modifié les plans, qui pourront encore l'être dans les semaines qui viennent, car le projet n'est pas définitif. Initialement, l'idée était de fermer tunnel par tunnel. Nous allons essayer d'éviter cela et tenter de garder les tunnels ouverts si c'est possible, le cas échéant avec une fermeture au début pour la réalisation des travaux préparatoires.

La faisabilité de ce scénario est à l'étude, et dépendra des ingénieurs et des gens qui travaillent

Bovendien geloof ik niet dat dat negatieve gevolgen heeft voor de mobiliteit.

(verder in het Nederlands)

De effectenstudie loopt nu.

(verder in het Frans)

Ik heb het over de zone tussen het Meiserplein en het Vergoteplein. Zodra de werken, de studie en het plan voor het Vergoteplein klaar zijn, komt het deel tussen Vergote en Montgomery aan de beurt.

Als alles goed gaat, is de Reyerslaan aan het einde van de zomer van 2019 volledig heraangelegd. De deadlines zijn zeer strak. Door het zinkgat in de Leuvensesteenweg is er geen marge meer, maar we zullen proberen de deadlines te halen.

De plannen voor de Reyerstunnel werden licht gewijzigd en mogelijk volgen er nog wijzigingen in de loop van de komende weken. Het oorspronkelijke idee was om de tunnels één voor één te sluiten, maar dat wil ik vermijden. Ik zal proberen ze open te houden. Desgevallend gaan ze alleen dicht voor de voorbereidende werken.

De haalbaarheid van dit scenario wordt bestudeerd en hangt af van de ingenieurs en de arbeiders die in de tunnel aan het werk zijn. Ik vroeg hen om de tunnels zo veel mogelijk open te houden, maar als ze moeten worden gesloten, zal dat uiteraard gebeuren.

Zodra ik weet wanneer de werken starten, kan ik meer details over de renovatie geven. Er komt een brede communicatiecampagne, want de Reyerslaan vormt een toegangspoort tot Brussel. De werken zullen dus een grote impact hebben op de mobiliteit in die zone.

Het bestek voor de Leopold II-tunnel keurde ik in oktober 2016 goed. In juli 2016 was er een prekwalificatie, waarin drie consortia als mogelijke kandidaten werden geselecteerd. Zij kregen het bestek begin november 2016. Nu is het wachten op hun offertes.

Ik vroeg de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning al aan. De aanvragen worden momenteel onderzocht. In juni 2017 ontving ik de eerste offertes, die ik liet onderzoeken. Daarnaast

dans le tunnel. La demande de garder les tunnels ouverts au maximum est formulée. S'il est nécessaire de les fermer, nous le ferons, évidemment.

Dès que nous connaissons la date de démarrage du chantier, nous pourrions communiquer plus en détail au sujet de la rénovation. Nous organiserons une grande communication. Le boulevard Reyers étant une porte d'entrée dans la ville à partir de l'autoroute E40, cela aura un impact important sur la mobilité dans cette zone, surtout lors des travaux préparatoires.

J'en reviens au tunnel Léopold II. En octobre 2016, nous avons approuvé le cahier des charges. En juillet 2016 déjà, une phase de préqualification a été lancée. Elle a permis de retenir trois consortiums, auxquels nous avons remis le cahier des charges, début novembre 2016.

La phase d'élaboration des offres par les candidats est en cours. Nous avons déjà introduit les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement. Elles sont en cours d'instruction. En juin 2017, nous avons reçu les premières offres, qui ont fait l'objet d'une analyse et d'un échange avec les candidats. Le cahier des charges a ensuite été renvoyé aux candidats début septembre. Nous avons invité ces derniers à remettre leur offre définitive pour début novembre.

Nous avons prévu d'attribuer le contrat de rénovation du tunnel Léopold II à la fin du mois de décembre 2017 ou début janvier 2018. Les travaux devraient débuter au cours de l'année 2018, en fonction du consortium choisi. Il s'agit d'un gros contrat, raison pour laquelle la procédure prend du temps.

Je précise qu'en la matière, Bruxelles Mobilité est assistée par des bureaux externes sur les aspects techniques, juridiques et financiers, vu l'ampleur du marché. Pour des questions de confidentialité de la procédure, je n'entrerai pas dans les détails. Mais nous n'avons pas perdu de temps. Le calendrier est respecté. Vu l'ampleur du chantier, nous devons laisser aux consortiums le temps de se rendre sur place pour bien appréhender la nature des travaux.

Nous avons suivi la procédure européenne telle que prévue. C'est le gouvernement qui, in fine, prend les décisions au sujet des propositions de Bruxelles

overlegde ik met de kandidaten. Begin september kregen zij opnieuw het bestek en de vraag om tegen begin november hun definitieve bod in te dienen.

Ik wil het renovatiecontract voor de tunnel eind december 2017 of begin januari 2018 toekennen. De werken moeten in de loop van 2018 starten. Het gaat om een groot contract, dus neemt de procedure veel tijd in beslag.

Brussel Mobiliteit krijgt voor de technische, juridische en financiële aspecten ondersteuning van externe bureaus. De planning wordt gevolgd. Gezien de omvang van de werken, moeten de consortia de nodige tijd krijgen om zich ter plaatse te vergewissen van de aard van de werken.

Ik heb de toepasselijke Europese procedure gevolgd. Uiteindelijk is het de regering die beslist over de voorstellen van Brussel Mobiliteit.

Ik raadpleegde de Europese Investeringsbank (EIB), maar aangezien zij vooral in DBFM-contracten geïnteresseerd is, is de EIB niet langer betrokken bij dit dossier. Op eigen verzoek wordt de EIB wel op de hoogte gehouden van de dossiers.

Voor meer details over de reeds uitgevoerde werken verwijs ik naar de tabellen in mijn presentatie.

Daarnaast nam ik ook begeleidingsmaatregelen, bijvoorbeeld voor het mobiliteitscentrum. Na de aanslagen stelden we vast dat dat zich in het Communicatiecentrum Noord (CCN) bevindt, waar ook Brussel Mobiliteit momenteel nog gevestigd is. Het gebouw wordt echter verkocht, dus zal Brussel Mobiliteit verhuizen.

In plaats van die twee instanties samen te houden, breng ik ze liever apart onder. Dat heeft voor- en nadelen, maar Brussel Mobiliteit heeft stilaan ook recht op een moderner gebouw.

Afgezien van de verhuizing was er nog een ander dringend probleem: telkens wanneer het Noordstation wordt afgesloten omdat er mogelijk een aanslag zal plaatsvinden, moeten ook de ambtenaren van het mobiliteitscentrum hun werkplek verlaten en dus worden op dat ogenblik noodgedwongen de tunnels gesloten. Dat is al een paar keer gebeurd en het kan echt niet door de beugel.

Mobilité, administration épaulée par des bureaux externes.

En effet, la Banque européenne d'investissement (BEI) a été consultée au début mais, étant donné que l'on ne parle pas d'un contrat de type DBFM, mais bien DBM, que la BEI est surtout intéressée quand il s'agit d'une formule DBFM, cette dernière n'est plus impliquée. Elle a néanmoins demandé à être tenue au courant du suivi des dossiers, ce que nous faisons.

J'ai beaucoup parlé des travaux que nous avons réalisés, sans évidemment entrer dans les détails pour chaque tunnel. Je vous invite à vous référer aux tableaux de ma présentation pour les y découvrir. Je me limite ici aux grands principes.

À côté de ces grands travaux, j'évoquerai aussi les mesures d'accompagnement que nous avons prises. Je pense par exemple au centre de mobilité. À la suite des attentats, nous avons constaté que ce dernier est situé dans le Centre de communication Nord (CCN) où se trouve encore Bruxelles Mobilité pour le moment. Le gouvernement a pris la décision que Bruxelles Mobilité déménagerait vers un autre lieu depuis que la décision est prise de vendre le bâtiment.

Au risque de chagriner M. De Lille, vous savez en effet que nous sommes passés d'une stratégie "be together" à une stratégie "be apart". Cela a des avantages et des inconvénients. À la suite d'autres décisions, nous ne pouvons que constater que Bruxelles Mobilité et les autres ont aussi le droit à un bâtiment moderne.

Indépendamment du grand déménagement, nous avons constaté une urgence : chaque fois que l'on ferme la gare du Nord en raison d'un risque d'attentat, des fonctionnaires du centre de mobilité doivent également quitter les lieux et nous sommes alors obligés de fermer les tunnels. Il est arrivé quelques fois que, sur ordre de police, nous devions fermer le CCN. Cela ne va pas.

Par conséquent, nous avons décidé de regrouper les centres de mobilité de Bruxelles Mobilité et de la STIB. Étant donné que des trams et bus de la STIB font partie de la circulation, il est logique qu'ils soient tous connectés avec le Centre de crise afin que nous puissions assurer une bonne communication au quotidien, en cas de crise ou

Daarom besliste ik om de mobiliteitscentra van Brussel Mobiliteit en de MIVB samen te zetten. Dat is ook logischer, want de trams en de bussen van de MIVB maken deel uit van het verkeer. Het is logisch dat ze in verbinding staan met het crisiscentrum. De procedure volgt haar weg en het verdere verloop is afhankelijk van de beslissing die de raad van bestuur van de MIVB zal nemen.

In afwachting van de verhuizing is een aantal voorbereidingen nodig om een vlotte overdracht tussen de huidige en de toekomstige operatoren mogelijk te maken. Het mobiliteitscentrum werkt een globale visie uit over de bijkomende middelen die voor de verhuizing nodig zijn.

Daarnaast is er een gemeenschappelijk ondersteuningssysteem bij de exploitatie nodig om voor de coördinatie tussen de verschillende tunnelexploitatiesystemen te zorgen, zodat de operator zich kan toeleggen op zijn hoofdtaak: de onmisbare analyse van mogelijk gevaarlijke situaties die door de systemen en partners worden gesignaleerd. Dat is het doel van het Compassysteem.

Ook nieuwe systemen, zoals FM break-in, brengen vernieuwing. De servers worden virtueel en de gegevens worden naar een beter beveiligde gewestelijke databank weggeschreven.

Op 27 oktober 2016 keurde de regering de aanstelling van een veiligheidsambtenaar voor de tunnels goed. Het gaat om een extern personeelslid. Zijn opdracht startte op 16 januari 2017. De veiligheidsambtenaar gaf al algemeen advies en verstreekte voor bepaalde tunnels specifiek advies. Hij wordt ook geraadpleegd in verband met het onderhoud, de opening en de sluiting van tunnels. Ik heb in het verleden beloofd dat we extern advies zouden inwinnen om dergelijke beslissingen objectiever te kunnen nemen, al blijf Brussel Mobiliteit de uiteindelijke beslissing nemen.

In januari 2016 heeft Brussel Mobiliteit procedures voor de minimale exploitatievoorwaarden opgesteld, zodat de tunnels open kunnen blijven bij incidenten of in moeilijkere omstandigheden zonder dat de veiligheid van de gebruikers in het gedrang komt. Dankzij die procedures kon het aantal ongeplande sluitingen worden beperkt.

non. La procédure suit son cours, et l'avenir dépendra du choix fait par le conseil d'administration de la STIB.

En attendant ce déménagement, il va de soi qu'un certain nombre de préparatifs doivent permettre une transition facile entre les opérateurs de la permanence actuelle et ceux de la nouvelle : le déploiement du réseau Manbru, de nouvelles salles de contrôles, l'acquisition de différents systèmes et applications. Le Centre de mobilité travaille à une vision globale des moyens supplémentaires nécessaires à la réalisation de ce déménagement.

Un système fédérateur d'aide à l'exploitation est aussi indispensable pour assurer l'ensemble des besoins de coordination de différents systèmes d'exploitation des tunnels et permettre ainsi à l'opérateur de se concentrer sur son rôle principal : apporter l'indispensable analyse humaine sur des situations potentiellement dangereuses signalées par les différents systèmes et partenaires. C'est l'objet du système Compas, qui joue le rôle de SAE tunnels et dont le développement s'est poursuivi.

On améliore les choses par de nouveaux systèmes tels que le FM break-in. Les serveurs sont en train d'être rendus virtuels vers une plate-forme "As a service" et les données sont déplacées vers une base de données régionale mieux sécurisée.

Le gouvernement a aussi accepté le 27 octobre 2016 qu'un agent de sécurité (AST) soit désigné pour les tunnels. Il s'agit d'une personne externe, dont la mission a débuté le 16 janvier 2017. Elle a déjà remis des avis globaux, transversaux, mais aussi spécifiques à certains tunnels. Cette personne est également consultée sur la question du maintien de l'ouverture ou de la fermeture d'un tunnel. À l'époque, j'avais promis que l'on objectiverait et externaliserait ce type de décision grâce à une aide extérieure, même si la décision finale restait prise par Bruxelles Mobilité.

Qu'en est-il des conditions minimales d'exploitation (CME) et du Renex ? Depuis janvier 2016, Bruxelles Mobilité a adopté des procédures relatives aux conditions minimales d'exploitation. Elles permettent de garantir l'exploitation des tunnels lors d'incidents ou dans des conditions d'exploitation dégradées pour des périodes limitées, tout en assurant la sécurité des usagers.

Het interventie- en veiligheidsplan is een belangrijk aspect in alle dossiers. In 2016 heeft Brussel Mobiliteit de opmaak en actualisering van de interventie- en veiligheidsplannen voor alle tunnels gecoördineerd, in samenwerking met de Brusselse brandweer, de politiezones, de hoge ambtenaar, de gemeenten en de vertegenwoordigers van de toezichhoudende ministers. Die plannen vallen niet onder mijn bevoegdheid, maar onder die van de minister-president.

In 2017 zullen de veiligheidsdossiers voor de tunnels Wet 2, Louiza-Stefania, Jubel en Rogier worden opgesteld. In de Belliardtunnel zijn de eerste acties al gestart in 2016. Ze zullen worden voortgezet in 2017. Nu we een globaal plan hebben, schaven we de specifieke plannen voor elke tunnel bij.

Er moeten simulatieoefeningen in de tunnels worden gehouden met alle hulpdiensten. In december 2016 vond er een oefening plaats in de Leopold II-tunnel. Die heeft tot aanbevelingen geleid over de organisatie van de oefening, de nooduitgangen en het taalgebruik van Mobiris en de hulpdiensten. In juli 2017 vond de oefening plaats in de Belliardtunnel. Doel is om na elke renovatie een oefening te houden.

Men denkt soms dat we tegenwoordig meer tunnels sluiten dan vroeger, maar dat is niet zo. De exploitatievoorwaarden zijn strenger geworden, en toch waren er waren 6% minder sluitingen.

Volledigheidshalve moet ik vermelden dat de kwantificering en de kwalificatie van de incidenten sterk is veranderd sinds 2015 door de plaatsing van camera's die automatisch ongevallen kunnen detecteren en dankzij de invoering van minimale exploitatievoorwaarden. Het is dus moeilijk om een vergelijking te maken met de jaren voordien.

In 2016 waren er 1.170 incidenten in de tunnels. In 209 gevallen moesten een of meerdere tunnels worden gesloten. We stellen alles in het werk om de tunnels zo min mogelijk te sluiten, maar we nemen geen enkel risico.

Wij hebben aan externe adviseurs gevraagd om na te gaan of de minimale gebruiksvoorwaarden niet te streng waren. De regering wil echter elk risico voor de gebruikers vermijden. Aan de veiligheid

Ces procédures ont permis de réduire le nombre de fermetures non programmées. Le Centre de mobilité a, par ailleurs, besoin d'une information synthétisée sur l'état des tunnels. Bruxelles Mobilité a donc adopté les procédures de retour à l'état nécessaire à l'exploitation (Renex) le 13 janvier 2017.

Le Plan d'intervention et de sécurité (PIS) est une pièce importante de tous ces dossiers. En 2016, Bruxelles Mobilité a coordonné l'établissement et l'actualisation des PIS de l'ensemble des tunnels, en coordination avec le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), les zones de police, le haut fonctionnaire, le service d'hygiène fédéral, les communes et les représentants des ministres de tutelle. Je précise que le PIS ne relève pas de ma compétence, mais de celle du ministre-président.

En 2017, l'établissement des dossiers de sécurité visera les tunnels Loi 2, Louise-Stéphanie, Cinquanteenaire et Rogier. Pour le tunnel Belliard, les actions ont déjà commencé en 2016 et se poursuivront en 2017. Après avoir élaboré un plan global, nous peaufinons au cas par cas, pour chaque tunnel.

Des exercices de simulation d'incident doivent être organisés dans les tunnels avec l'ensemble des acteurs de la réponse d'urgence. Un exercice dans le tunnel Léopold II a eu lieu en décembre 2016. Il a donné lieu à des recommandations portant sur l'organisation de l'exercice, les sorties de secours, la largeur des trappes et un meilleur langage commun entre Mobiris et les services d'intervention. L'exercice de 2017 a déjà eu lieu dans le tunnel Belliard au mois de juillet 2017. Un des objectifs est d'organiser systématiquement des exercices à la fin de chaque rénovation, ce qui nécessite une planification avec les services concernés.

On pense parfois qu'on ferme plus les tunnels qu'avant, mais ce n'est en réalité pas le cas. Avec l'inspection et le contrôle, les conditions d'exploitation sont beaucoup plus strictes, puisqu'il faut combiner les deux. Toutefois, on a quand même 6% de fermetures en moins.

Pour être complet, je dois dire que les moyens de quantification et de qualification des incidents ont significativement changé, aussi sous cette législation, entre 2014 et 2015. En 2015, des

zal nooit worden geraakt.

In 2016 waren er 1.170 incidenten en 209 sluitingen. In 2015 waren dat 1.098 incidenten, waarvan er 221 hebben geleid tot de sluiting van een of meerdere tunnels. Er is dus inderdaad een toename van het aantal incidenten, maar ook een afname van het aantal incidenten dat tot sluitingen leidt.

Van de 209 incidenten die in 2016 tot een sluiting hebben geleid, waren er 27 te wijten aan de infrastructuur van de tunnels. In 2015 bedroeg dat cijfer 49 op 221. Dat betekent dat sluitingen het gevolg kunnen zijn van ongevallen of andere gebeurtenissen in de tunnels.

In december 2015 heeft Brussel Mobiliteit een directie voor het beheer en het onderhoud van de wegen opgericht, een cel voor de kunstwerken, een instantie voor de infrastructuur en nog een andere voor de elektromechanica van de kunstwerken.

Tussen januari 2016 en januari 2017 vonden er systematische inspecties en analyses plaats. Voorts werden minimale gebruiksvoorwaarden en een meerjarenprogramma voor investeringen ontwikkeld.

Voor het beheer van de bouwkunde zijn er zes werknemers en een verantwoordelijke en voor de elektromechanica acht werknemers en een verantwoordelijke. Voorts verwijs ik naar de ambtenaren van de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer van Brussel Mobiliteit en naar de ingenieurs en werfleiders. In geval van personeelsgebrek kunnen andere personeelsleden worden ingeschakeld. Daarvoor werden akkoorden gesloten. Er kan ook een beroep worden gedaan op extern personeel.

Voor het beheer van het meerjarenplan bestaat er een algemeen coördinatiecomité. Ik veronderstel dat dat dagelijks wordt opgevolgd. Er zijn drie stuurcomités actief: een voor zware renovaties, een voor onderhoud en een voor Mobiris. Er bestaat ook een crisiscomité. Toen zich in januari 2017 bijvoorbeeld een probleem voordeed ter hoogte van Rogier, heeft Brussel Mobiliteit de crisisprocedure gestart, waardoor alle betrokken instanties onmiddellijk konden worden samengeroepen om de sluiting van de tunnel in goede banen te leiden en hem zo snel mogelijk

caméras de détection automatique d'incidents (DAI) ont été installées, représentant une amélioration importante de la couverture visuelle dans les tunnels et donc du nombre d'incidents détectés. En même temps, on a élaboré et on applique strictement des conditions minimales d'exploitation, ce qui permet une meilleure qualification des incidents techniques et des risques à mesurer, lesquels entraînent la fermeture éventuelle du tunnel. Ceci permet, en plus, une meilleure comparaison entre les deux dernières années. Par contre, comparer aux années précédant 2015 est compliqué, puisque l'identification était alors différente.

En 2016, nous avons compté un total de 1.170 incidents en tunnel, dont 209 ont mené à la fermeture d'un ou de plusieurs tunnels ; autrement dit, 18% des incidents traités, un sur cinq, entraînaient une fermeture temporaire. S'il se passe quelque chose qu'on ne peut identifier, on ne prend pas de risque : on va sur place, on vérifie, on répare si nécessaire, et on rouvre si c'est possible.

Il va de soi que tous les services ont pour instruction de limiter les moments de fermeture des tunnels.

Nous avons demandé et non pas exigé d'examiner à nouveau les conditions minimales d'exploitation avec des personnes externes pour vérifier si les normes n'étaient pas trop strictes, puisque le gouvernement a donné la directive claire d'éviter tout risque aux usagers. Après presque deux ans, le temps est en effet venu d'évaluer objectivement si les normes minimales ne sont pas trop strictes, mais nous ne pourrions jamais diminuer la sécurité des usagers.

Je répète donc qu'en 2016, nous avons dénombré 1.170 incidents et 209 fermetures. En 2015, nous comptons 1.098 incidents dont 221 ont mené à la fermeture d'un ou de plusieurs tunnels (soit un sur cinq). Cela signifie qu'il y a, bien sûr, une augmentation du nombre global d'incidents, mais aussi une diminution des incidents impliquant des fermetures. J'espère que nous pourrions poursuivre dans cette voie.

Sur les 209 incidents avec fermeture en 2016, 27 étaient liés à l'infrastructure des tunnels. En 2015, ce chiffre était de 49 sur 221. Cela signifie donc - M. De Lille l'a clairement dit - que les fermetures

weer te kunnen openen.

Wat de externe steun betreft, is er begin dit jaar een veiligheidspersoneelslid van de firma Lombardi in dienst getreden. Het is goed dat er extern personeel wordt ingeschakeld om een objectief beeld van de situatie te kunnen schetsen.

Er werd nog geen coördinator aangesteld, maar weldra zal daarvoor een nieuwe oproep worden verspreid. In afwachting daarvan wordt de coördinatie waargenomen door de twee personeelsleden die hier aanwezig zijn en door anderen, waaronder de directeur-generaal van Brussel Mobiliteit zelf.

Egis zorgt voor de follow-up en Lombardi ondersteunt Mobiris bij de uitvoering van de werken. Er zijn in het totaal 13 operatoren, plus 5,5 voor de omkadering. In 2016 kwam bovendien een ingenieur het team versterken.

In 2017 zouden er vier nieuwe aanwervingen plaatsvinden voor de audit binnen de directie beheer en onderhoud van de wegen. Twee personeelsleden zijn reeds aan het werk, de andere twee volgen binnenkort. Voor mij mag het allemaal wat sneller gaan, maar in dit geval zorgt de secretaris-generaal van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) voor de aanwervingen.

Het personeelsplan 2018 wordt voorbereid. Ook daar mag het voor mij allemaal wat sneller verlopen, maar de procedures van de GOB moeten worden gevolgd.

De afstemming van het gemeentelijk mobiliteitsplan op het gewestelijk mobiliteitsplan is nog een andere kwestie. Er is een nieuw gewestelijk mobiliteitsplan in de maak, dus zal ik de gemeenten niet vragen om hun plannen nu nog aan te passen. Zij zijn daarvan op de hoogte, want ze werden binnen de werkgroepen geraadpleegd. De gemeentelijke plannen worden aangepast als er een nieuw gewestelijk mobiliteitsplan is.

Het budget neemt sterk toe, met een forse uitschieter voor de Leopold II-tunnel. Dat contract, dat over 25 jaar loopt, is goed voor 400 miljoen euro, onderhoud inbegrepen. Het volledige budget voor de tunnels werd opgebruikt en een begrotingsaanpassing werd doorgevoerd om de

peuvent être liées à des accidents ou à d'autres événements qui surviennent dans les tunnels.

Concernant le septième point, la gouvernance, en décembre 2015, Bruxelles Mobilité s'est organisée en interne en une Direction gestion et entretien des voiries, une cellule consacrée aux ouvrages d'art et un pilier aux infrastructures des ouvrages d'art de génie civil, et un autre à l'électromécanique des ouvrages d'art.

Entre janvier 2016 et janvier 2017, il y a eu des inspections et des analyses systématiques (Seco, Egis, Socotec). Il y a eu développement des conditions minimales d'exploitation. Il y a eu la définition d'un programme pluriannuel d'investissement pour la rénovation des tunnels.

En termes de gestion, du côté de la gestion du génie civil, il y a six agents et un responsable, et de l'électromécanique, huit agents et un responsable. Il faut également citer des agents de la Direction de l'infrastructure des transports publics de Bruxelles Mobilité, ingénieurs et chefs de chantier, qui sont mis à disposition ponctuellement, comme à Montgomery ou dans le tunnel Stéphanie. Si des besoins en personnel se font sentir, des accords ont été conclus pour qu'un transfert de membres du personnel se déroule. Un recours à du personnel externe est aussi possible pour poursuivre les travaux.

Pour la gestion du Plan pluriannuel d'investissement (PPI), il existe un comité de coordination général, mais je n'ai pas toutes les données à disposition aujourd'hui. Il y a, je suppose, un suivi presque quotidien effectué par rapport à ce PPI. Trois comités de pilotage opérationnels fonctionnent : un comité de pilotage sur la rénovation lourde ; la maintenance et Mobiris et un comité de crise également. Par exemple, en janvier 2017, lorsqu'un problème est survenu à Rogier, Bruxelles Mobilité a instauré une procédure de crise et a immédiatement convoqué l'ensemble des acteurs concernés afin de gérer la fermeture du tunnel et le rouvrir le plus rapidement possible. La procédure s'est considérablement améliorée !

En ce qui concerne l'appui externe, l'agent de sécurité est entré en fonction en janvier ou février 2017. Je l'ai déjà expliqué : il s'agit de la société Lombardi. Cet appui nous aide car les problèmes

middelen een nieuwe bestemming te geven.

Om geen andere investeringsprogramma's van Brussel Mobiliteit in gevaar te brengen, besliste de regering om de uitgaven in het kader van de begrotingscontrole te compenseren. Dit jaar is er geen enkel budgettair probleem. De begroting van 2018 is nog in de maak, dus daar kan ik nog niets over zeggen.

De regering besliste om het dossier van de Leopold II-tunnel binnen de huidige begroting te financieren. De vraag is of dat voor alle tunnels nodig is.

Over nieuwe inkomsten op het gebied van verkeer is er geen overeenstemming binnen de regering. En zelfs als die er zou zijn, is het de vraag hoe we de zaak organiseren. Richten we ons alleen op bepaalde tunnels, wat dan elders verkeersproblemen kan veroorzaken? Geldt de regeling voor heel Brussel? Kiezen we voor een intelligente kilometerheffing? Over die laatste is de regering het wel eens, maar zo'n regeling moet over de grenzen van het Brussels Gewest heen worden uitgewerkt en Wallonië is er geen voorstander van. Vlaanderen zit wel op dezelfde golflengte als Brussel, maar die kilometerheffing zal dus nog wel even op zich laten wachten.

Vlaams minister Weyts startte een studie waar Brussel bij betrokken zou worden, wat uiteindelijk jammer genoeg niet gebeurde.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

We zullen ons wel aanpassen. Het heeft geen zin om hier veel kabaal over te maken. Bovendien wil Brussel samenwerken.

Zal de nadruk meer op carpoolen komen te liggen? Daar ben ik wel voor te vinden, want het is een luxe om Brussel in te rijden met je eigen auto, en voor luxe betaal je een hoge prijs. We zouden bijvoorbeeld kunnen afspreken dat als je met drie mensen in een auto zit, je gratis Brussel mag binnenrijden en bovendien een carpoolrijstrook mag gebruiken. Dat idee valt in Wallonië en Brussel in de smaak, terwijl Vlaanderen zich terughoudend opstelt.

Ik ben voorstander van een systeem waarbij wie alleen in zijn auto zit, moet betalen, in tegenstelling

de sécurité sont objectivés par un avis extérieur.

Pour la désignation du coordinateur PPI-Tunnels, le marché de services a été lancé, mais n'a malheureusement pas abouti à une conclusion. Ce marché va être très prochainement relancé. Entre-temps, la coordination est bien assurée par les deux personnes présentes à mes côtés aujourd'hui, mais également par d'autres personnes dont le directeur général de Bruxelles Mobilité lui-même.

La société Egis assure aussi un suivi et la société Lombardi assiste Mobiris dans la réalisation des travaux. Au total, il est question de treize opérateurs, plus cinq et demi en encadrement et un ingénieur est également venu renforcer l'équipe en 2016.

En ce qui concerne les recrutements en 2017, quatre étaient prévus dans l'audit à la Direction gestion et entretien des voiries. Deux sont déjà entrés en fonction, deux sont en passe de l'être. Je rappelle que les recrutements des ministères sont organisés par le secrétaire général du ministère. Je voudrais que tout cela aille un peu plus vite, mais ce n'est pas moi qui gère les recrutements.

Le Plan personnel 2018 est en préparation pour le moment. Nous avons tous les engagements qui étaient prévus. Là aussi, je voudrais que les choses avancent plus vite, mais nous sommes liés à des procédures élaborées par le ministère. Ce n'est pas nous qui engageons, bien que nous tentions de faciliter les procédures verbalement. Nous ne maîtrisons pas vraiment la situation à cet égard, mais des engagements sont déjà là et des équipes sont constituées. À plus long terme, il va de soi que les engagements doivent se réaliser, car nous ne pouvons fonctionner qu'un temps sur ce mode. Nous y travaillons.

Une autre question concernait l'adaptation du Plan communal de mobilité avec le Plan régional de mobilité. Étant donné que nous allons disposer d'un nouveau Plan régional de mobilité - en cours d'élaboration -, nous n'allons pas investir du temps à demander aux communes de s'adapter. Les communes - ainsi que les autres acteurs - le savent puisqu'elles sont consultées dans les groupes de travail... C'est dans ce cadre que les choses seront adaptées.

Le budget est en forte hausse, avec un pic maximal

tot wie zijn auto deelt. Zo kan iedereen met de auto komen en wordt niemand gestraft. De burger is daar echter nog niet klaar voor en het heeft geen zin om op zo'n systeem te wachten voordat de tunnels worden gerenoveerd.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

(verder in het Nederlands)

Ik heb op die vraag geantwoord. Ik heb gezegd dat de Europese Investeringsbank in het begin bij het project betrokken was, maar dat ze niet meer betrokken is als partner omdat het gaat om een DBM-contract en niet om een DBFM. Ze is wel geïnteresseerd, want ze heeft gevraagd om haar op de hoogte te houden en dat doen we ook.

(verder in het Frans)

De risico's zijn met andere woorden onder controle, al zijn ze niet verdwenen. Het is onmogelijk om ze definitief uit te sluiten.

Er moeten minder tunnels worden gesloten door infrastructuurproblemen omdat de regering strenger is geworden. De incidenten in de tunnels komen wel vaker in de media. Ik probeer sluitingen zo veel mogelijk te beperken, maar de tunnels zijn zo oud dat ze soms noodzakelijk zijn.

De tunnels werden geïnspecteerd, maar een defect kan zich altijd voordoen. De maatregelen die ik nam, zijn gericht op het beperken van defecten.

De tunnels worden systematisch geïnspecteerd.

Het renovatieprogramma loopt. Daarbij gaan we ook proactief te werk en reageren we niet langer alleen op al bestaande problemen.

Ten slotte wil ik nog zeggen dat het Franstalige, objectieve, neutrale en gewaardeerde Centre de recherche et d'information sociopolitiques (Crisp) in 2016 een analyse uitvoerde.

(Samenspraak)

Het Crisp meent dat bij het beheer van de tunnels ook rekening moet worden gehouden met de publieke opinie. Daarnaast stelt het vast dat er in het dossier van de Brusselse tunnels met de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan

pour le tunnel Léopold II. Ce contrat, qui courra sur 25 ans, est d'environ 400 millions d'euros, entretien compris. La totalité du budget prévu pour les tunnels est liquidée. Un ajustement budgétaire a été effectué pour réaffecter les moyens.

Pour ne pas menacer d'autres programmes d'investissement de Bruxelles Mobilité, le gouvernement a décidé de compenser ces dépenses dans le cadre du contrôle budgétaire. Cette année, aucun problème budgétaire ne se pose. La confection du budget 2018 est en cours. Il est donc trop tôt pour se prononcer.

Le gouvernement a décidé de neutraliser le dossier du tunnel Léopold II dans le budget, à l'instar de la Flandre avec l'Oosterweel. La question est de savoir si nous devons faire de même pour tous les tunnels.

À propos de votre question sur de nouvelles recettes, il n'existe pas de consensus au sein du gouvernement. Je pense qu'il en va de même dans cette commission. Même si on trouve un consensus sur le "pour", la question se pose encore des modalités concrètes d'organisation. Cela concernera-t-il uniquement les tunnels visés puisque cela causerait des problèmes sur les autres voiries ? Cela concernera-t-il tout Bruxelles ? Sera-ce dans le cadre d'une tarification kilométrique intelligente ? Oui, puisque là, il y a consensus au sein du gouvernement qui est en faveur d'une tarification intelligente, même avec un partenaire avec des réticences liées à la Wallonie. Cela sera, je pense, surmonté dans le contexte bruxellois. Là, la Wallonie est contre. Ce n'est donc pas pour demain non plus, même si nous tentons de faire évoluer les esprits en Wallonie. Nous pouvons y arriver. Heureusement, la Région flamande et la Région bruxelloise sont sur la même longueur d'onde.

Le ministre Weyts a lancé une étude à laquelle nous étions censés être associés, mais cela n'a pas été le cas. Il est regrettable qu'il ait agi seul et qu'il n'ait pas immédiatement impliqué les Régions qui le voulaient.

(Remarques de Mme Van Achter)

Nous allons nous adapter. Nous ne sommes pas de petits enfants ! Nous allons nous inscrire dans cette direction et n'allons pas faire de scandale. C'est

een spectaculaire vooruitgang werd geboekt.

De sluiting van de Leopold II-tunnel op een maandag in de zomer was het gevolg van een fout van een aannemer. Zulke dingen gebeuren nu eenmaal.

inutile et nous voulons collaborer.

Cela se fera-t-il sous une autre forme comme le covoiturage ? Je suis partisan d'une telle idée. C'est une opinion personnelle. Je trouve en effet qu'entrer à Bruxelles avec sa voiture individuelle est un luxe, et le luxe se paie plus cher. Par contre, arriver avec trois personnes dans sa voiture serait gratuit avec la possibilité de rouler sur une bande réservée. La Wallonie et Bruxelles partagent cette idée, tandis que la Flandre a des réticences.

Moi, je suis favorable à l'élaboration d'un système de type covoiturage qui impliquerait que ceux qui veulent rouler seuls devraient payer, contrairement aux automobilistes qui partageraient leur véhicule qui, eux, auraient un accès gratuit. Tout le monde peut venir en voiture. Personne n'est puni, mais nous incitons simplement les usagers à des interactions humaines le matin quand ils vont travailler et le soir quand ils rentrent. C'est gai et plus amusant. De nouvelles relations se créent. Mais nous n'en sommes pas encore là ! Les citoyens ne sont pas encore mûrs pour ce débat, et nous n'allons pas attendre ses résultats pour rénover nos tunnels.

(Remarques de M. De Lille)

(poursuivant en néerlandais)

Comme déjà dit, la Banque européenne d'investissement était associée au projet au début, mais elle ne l'est plus en tant que partenaire, car il s'agit d'un contrat DBM et non DBFM. Elle a toutefois demandé à être informée, ce que nous faisons.

(poursuivant en français)

En conclusion, j'affirme que les risques sont gérés, mais qu'ils persistent et qu'on ne pourra jamais les exclure définitivement.

Je rappelle qu'il y a moins de fermetures de tunnels qui sont liées à des problèmes d'infrastructure. Nous sommes devenus plus stricts, mais les événements liés aux tunnels sont aussi plus médiatisés. Nous essayons de limiter les fermetures au maximum, mais au vu de la vétusté des tunnels, celles-ci peuvent toujours se produire.

Comme je l'ai démontré aujourd'hui, les tunnels ont

été inspectés, mais il est toujours possible qu'une panne survienne ou soit difficilement évitable. Les mesures prises visent à limiter la survenue de telles pannes.

Des inspections systématiques des tunnels sont menées.

Le programme de rénovation est en cours. Il n'est plus seulement réactif, mais aussi proactif. Nous n'agissons plus exclusivement en réaction aux problèmes survenus.

J'en termine avec un élément complémentaire, dont je n'ai pas parlé. Le Centre de recherche et d'information sociopolitiques (Crisp), francophone, objectif, neutre et respecté, a effectué une analyse en 2016.

(Colloques)

Selon lui, "la gestion des tunnels doit également tenir compte, y compris en dehors de périodes de crise, de l'opinion publique". Et il ajoute : "Malgré ce constat, les progrès enregistrés dans le dossier des tunnels bruxellois, avec l'adoption du programme pluriannuel d'investissement, est spectaculaire. Établi en quelques mois, ce tableau intègre les travaux de génie civil, l'installation des rénovations, etc."

L'incident survenu en été dans le tunnel Léopold, avec la fermeture un lundi, est lié à l'intervention d'un entrepreneur. Je ne veux pas lui jeter la pierre, car tout le monde peut commettre une maladresse.

Les gens travaillent beaucoup. Nous tentons de gérer les risques, mais ils restent présents, étant donné l'état des tunnels.

Mme la présidente.- Je voudrais informer les députés. Les slides et le rapport vous seront communiqués via un lien dans le compte rendu.

Concernant les répliques. Je pense que nous allons commencer un premier tour avec ceux qui sont déjà intervenus, puis, nous passerons à un deuxième tour avec les députés qui ne vous ont pas encore interpellé.

Mevrouw de voorzitter.- In het verslag zal er een link naar de slides en het rapport worden opgenomen, zodat u alle details kunt nakijken.

Voor de replieken zullen we een eerste ronde houden met de parlementsleden die al het woord hebben genomen en nadien een tweede ronde met de parlementsleden die u nog niet hebben geïnterpelleerd.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je suis d'origine néerlandophone et j'ai donc, de temps en temps, des éléments de cette langue qui me reviennent en tête. Lorsque je dis quelque chose de positif me concernant, je reçois un message disant : "Eigen lof stinkt".

C'est l'idée qui m'est venue en vous écoutant aujourd'hui. Vous citez tout le temps des études extérieures ou des opinions positives, en nous expliquant que les choses ne sauraient aller mieux. J'ai consulté la même étude du Crisp que vous et on peut y lire que depuis 2004, le MR a porté le gros de ses critiques sur l'absence de gestion et la dégradation continue et pluriannuelle des tunnels due au gouvernement bruxellois. Cela fait donc treize ans. Il a également critiqué la gestion de la crise au moment même.

Trois revendications de ce parti ont été reprises dans la commission spéciale :

- la création d'un organe dédié spécifiquement à l'entretien des tunnels ;
- la réalisation d'un audit externe ;
- l'adoption du principe de partenariat public/privé (DBFM), qui n'a pas été retenu par votre gouvernement.

Voilà ce que j'avais à dire, pour la blague, avant d'aborder les questions que j'ai à vous poser.

Vous avez parlé du risque, qui est "géré mais pas inexistant". Nous ne serons pas de mauvaise foi par rapport à cela. C'est honnête de le dire. J'aimerais néanmoins savoir de quel type de risques nous parlons. Peut-on les quantifier ? Avez-vous un pourcentage à donner ? Est-il infime ou important ? Diffère-t-il d'un tunnel à l'autre ?

Est-ce en raison du refus du PS francophone que le DBFM n'a pas été retenu ? J'avais retenu des débats en commission qu'à l'exception de ce parti, tout le monde était d'accord au sujet de cette formule. Elle nous paraît de loin la plus rentable et la plus raisonnable. Elle aurait en outre été de nature à éviter tous les désastres que nous avons connus.

Par ailleurs, qu'en est-il du déploiement du système

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans)*.- *Ik ben in het Nederlands opgevoed en af en toe schiet mij een uitdrukking in het Nederlands door het hoofd. Wanneer ik iets positiefs over mezelf zeg, denk ik weleens "Eigen lof stinkt".*

Dat dacht ik ook toen ik u daarnet hoorde praten. U haalt voortdurend studies van externe instanties en positieve kritiek aan en vertelt ons dat het alleen maar beter zal gaan. Ik heb die studie van het Crisp ook gelezen en stelde vast dat het merendeel van de kritiek van de MR sinds 2004 over een gebrekkig beheer en een constante degradatie van de tunnels de schuld is van de Brusselse regering. Dat is dus al dertien jaar zo. De MR had ook kritiek op het crisisbeheer.

De bijzondere commissie nam drie van de eisen van de MR over, namelijk de oprichting van een instantie die zich specifiek bezighoudt met het onderhoud van de tunnels, de uitvoering van een externe doorlichting en de goedkeuring van het DBFM-contract, waar de regering niet op in ging.

U zei dat de risico's onder controle zijn, maar niet verdwenen. Over welke risico's hebt u het? Kunt u een cijfer of percentage noemen? Zijn die risico's miniem of aanzienlijk? Verschillen ze tussen de tunnels onderling?

Werd er niet voor een DBFM-contract gekozen omdat de PS weigerde daarmee in te stemmen? Voor de rest was iedereen het met die formule eens, want ze leek veruit het rendabelst en het redelijkst. Bovendien was het met zo'n contract mogelijk geweest om de rampen die ons nu zijn overkomen, te vermijden.

Hoever staat de ontwikkeling van een systeem dat automatisch incidenten opspoorst? Is het al geïnstalleerd in de tunnels? Zo nee, waarom niet? Beschikt u over een planning voor de installatie van een dergelijk systeem in de tunnels?

Ik heb vernomen dat u de bruggen hebt laten inspecteren en dat hun toestand niet zorgwekkend is. Tenzij ik me vergis, hebt u niet gesproken over het meerjarenplan voor de bruggen.

de détection automatique d'incidents ? Est-il d'ores et déjà déployé dans tous les tunnels ? Si non, pourquoi ? Disposez-vous d'un agenda relatif à l'installation de ce système dans les tunnels ?

J'ai entendu que vous aviez procédé à l'inspection des ponts et que leur état n'était pas inquiétant. Tant mieux ! Nous nous en réjouissons. Je crois cependant, sauf erreur, que vous n'avez pas abordé le PPI relatif aux ponts.

M. Pascal Smet, ministre.- Si. J'ai dit que l'administration allait me donner le document juste après le congé de la Toussaint. Nous l'examinerons d'abord au gouvernement. D'ici la fin novembre, j'espère que nous pourrons l'approuver.

M. Vincent De Wolf (MR).- Cela m'avait échappé. Je vous remercie.

Avez-vous simulé l'impact, en termes de congestion, de la rénovation des tunnels ? Nous avons bien noté que vous essayez de travailler la nuit, mais vous avez indiqué que la Confédération de la construction ne souhaitait pas travailler de nuit. Il semble que ce ne soit pas exact. Quelle est la vérité à ce sujet ? N'est-ce pas une question de cahier des charges ? Cet aspect a-t-il bien été intégré dans les cahiers des charges des rénovations des tunnels ?

Si vous avez étudié les impacts en termes de congestion automobile durant les fermetures de tunnels, avez-vous mesuré la possibilité, pour la STIB, de compenser, de jour évidemment, ces fermetures ?

Nous avons vu votre relevé au niveau du personnel. Je ne sais pas si vous avez été complet au niveau du suivi du PPI en matière de personnel. Avez-vous prévu d'intégrer ce PPI dans le Pacte d'investissements stratégiques cher au Premier ministre belge ?

Mme la présidente.- M. De Wolf, un second tour de parole est prévu.

(Remarques de M. Ikazban)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Toch wel. Ik heb gezegd dat de administratie me na de herfstvakantie een ontwerp zou bezorgen. De regering zal het bestuderen en ik hoop dat we het tegen eind november kunnen goedkeuren.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dat was me ontgaan.*

Hebt u de impact van de renovatie van de tunnels op de files gesimuleerd? Blijkbaar bent u voorstander van nachtwerk, maar stribbelt de Confederatie Bouw tegen. Hoe zit het nu? Wordt er in het bestek van de renovatie verwezen naar nachtwerk?

Als u de gevolgen van de sluiting van de tunnels voor het verkeer hebt bestudeerd, hebt u dan ook overwogen hoe de MIVB die sluitingen overdag kan opvangen?

Ik weet niet of u complete informatie hebt gegeven over het personeel voor de opvolging van het meerjarenplan. Bent u van plan om dat meerjarenplan op te nemen in het pact voor strategische investeringen dat de premier zo na aan het hart ligt?

Mevrouw de voorzitter.- U zult nog een tweede keer het woord krijgen, mijnheer De Wolf.

(Opmerkingen van de heer Ikazban)

M. Vincent De Wolf (MR).- En commission, vous avez indiqué que la rénovation du tunnel Léopold II impliquerait la fermeture en journée par moment. Avez-vous déjà plus de précisions à nous donner à ce propos ? Des simulations ont-elles été réalisées par Stratec ou par d'autres dans le cadre du rapport d'incidences sur le tunnel Léopold II ?

Vous dites que vous avez hérité de ce dossier, mais vous comptez aussi parmi ses auteurs !

M. Pascal Smet, ministre.- Moi, j'ai fait le nécessaire, comme vous le savez très bien.

M. Vincent De Wolf (MR).- Si le travail avait été fait, nous n'en serions pas là.

Le rapport d'incidences relatif à la rénovation du tunnel Léopold II indique que les bouches d'évacuation d'air vicié présentes dans le parc Elisabeth représentent un danger sanitaire pour les enfants et les parents. Des aires de jeux sont concernées. Quelque chose a-t-il été fait pour signaler le danger de ces bouches d'évacuation ? Êtes-vous informé de cet élément ?

Vous vous félicitez de la réduction d'une trémie des tunnels Reyers. Comment expliquez-vous que, paradoxalement, vous soyez en faveur de l'élargissement du ring ?

M. Pascal Smet, ministre.- L'optimisation du ring. Ce n'est pas la même chose.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il faudra nous expliquer la différence. Vos nuances en français m'échappent.

(Colloques)

Donc, "élargissement" devient "optimisation" en néerlandais. Je le note dans mon dictionnaire !

(Colloques)

M. Vincent De Wolf (MR).- La réfection du tunnel Léopold II va-t-elle se limiter au tunnel pour voitures, ou va-t-on aussi procéder à des remises en état du tunnel du métro ? Ou cela ne se justifie-t-il

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- U zei dat de Leopold II-tunnel tijdens de renovatie overdag soms zou worden afgesloten. Kunt u dat wat verduidelijken? Heeft Stratec of een ander bureau simulaties uitgevoerd in het kader van het effectenrapport over de Leopold II-tunnel?

U zegt dat u dit dossier hebt geërfd, maar u hebt het mee opgesteld!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Zoals u weet, heb ik het nodige gedaan.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- Als dat zo was, zouden we nu niet in deze situatie zitten.

Uit het effectenrapport over de renovatie van de Leopold II-tunnel blijkt dat de vervuilde lucht van de tunnel, die wordt uitgestoten in het Elisabethpark, slecht voor de gezondheid is. In dat park spelen kinderen. Wordt het gevaar van de uitlaten aangegeven in het park? Bent u hiervan op de hoogte?

U bent blij dat er een rijstrook wordt geschrapt in de Reyerstunnel. Hoe kunt u dan zelfdertijd voorstander zijn van de verbreding van de Ring?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- De optimalisering van de Ring is iets anders dan een verbreding.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- Leg het verschil eens uit. Uw nuances in het Frans ontgaan mij.

(Samenspraak)

Het Franse woord élargissement betekent dus 'optimalisering' in het Nederlands.

(Samenspraak)

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- Blijft de renovatie van de Leopold II-tunnel beperkt tot de autotunnel of wordt ook de metrotunnel opgeknapt?

pas ?

Pour ce qui est de votre autosatisfaction concernant la rénovation du tunnel Rogier, je rappelle quand même que ce n'est pas vous, mais le gouvernement précédent qui, dans un axe de continuation essentiel...

M. Pascal Smet, ministre.- Qui ?

M. Vincent De Wolf (MR).- La commission a démontré que cela a été fait en dépit du bon sens, sans réaliser de travaux d'étanchéité.

M. Pascal Smet, ministre.- Et qui a donné à l'administration l'ordre de le faire, à l'époque ? Moi.

M. Vincent De Wolf (MR).- De faire quoi ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les travaux d'étanchéité.

M. Vincent De Wolf (MR).- C'est le gouvernement précédent qui a fermé le lieu sans se préoccuper de l'étanchéité.

M. Pascal Smet, ministre.- Je sais. Et c'est moi qui, en 2008, ai dit à l'administration de scinder les dossiers pour faire les deux simultanément.

M. Vincent De Wolf (MR).- L'essentiel du gouvernement précédent est encore là aujourd'hui.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'étais pas, malheureusement, dans le gouvernement précédent.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il n'y a guère que vous qui avez changé.

(Colloques)

M. Pascal Smet, ministre.- C'est le passé, ça ne sert à rien. On fait quand même la différence.

M. Vincent De Wolf (MR).- Avez-vous retenu de

U bent erg tevreden over de renovatie van de Rogiertunnel maar ik herinner u eraan dat dat dat een beslissing van de vorige regering was.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wie nam die beslissing dan?*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *De commissie heeft aangetoond dat die werken niet grondig zijn uitgevoerd: er werd niets gedaan om de tunnel waterdicht te maken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *En wie heeft de administratie destijds de opdracht gegeven? Ik.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Om wat te doen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De tunnel waterdicht maken.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *De vorige regering heeft de tunnel afgesloten zonder hem waterdicht te maken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik weet het. En ik heb in 2008 aan de administratie gevraagd om de dossiers te scheiden en alle werken samen uit te voeren.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *De meeste partijen van de vorige regering zitten nu nog steeds in de regering.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zat jammer genoeg niet in de vorige regering.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *U bent een uitzondering.*

(Samenspraak)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het heeft geen zin om over het verleden te discussiëren.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*-

compenser, comme vous vous y étiez engagé à l'occasion de la commission spéciale, la mobilisation des agents de police aux carrefours à feux lorsque les tunnels seront fermés en journée ?

Vous aviez prévu 700 millions d'euros pour rénover tous les tunnels, mais je tiens à rappeler que le coût est dû à une non-réalisation des crédits alloués à l'entretien et à la sécurisation durant les quinze dernières années. Un euro investi il y a quinze ans aurait évité trois euros dépensés aujourd'hui.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Il est regrettable que vous vous soyez exprimé aussi peu en néerlandais.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai posé la question et je pensais que vous étiez d'accord.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Non, je n'étais pas d'accord.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je parlerai davantage en néerlandais la prochaine fois.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Nous sommes dans une capitale bilingue et nous avons des interprètes qui font un travail remarquable.*

Si j'ai bien compris, près de 500 millions d'euros sont repris en 2017 de manière non consolidée, rien que pour le tunnel Léopold II. Qu'en est-il des autres rénovations de tunnel ? Pouvons-nous en avoir un aperçu ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il sera fourni lors des discussions budgétaires.*

Zult u de mobilisering van politieagenten aan kruispunten met verkeerslichten compenseren wanneer de tunnels overdag gesloten zijn?

U had 700 miljoen euro uitgetrokken voor de renovatie van de tunnels. Die hoge kostprijs valt te verklaren doordat de toegekende kredieten van de afgelopen jaren niet werden gebruikt en de voorbije vijftien jaar geen veiligheidsmaatregelen werden genomen. Doordat er vijftien jaar lang niet is geïnvesteerd in de tunnels, kost de renovatie nu drie maal zoveel.

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik vind het heel jammer dat u erg weinig Nederlands gesproken hebt, mijnheer de minister. Dat getuigt van weinig respect voor de tolken, die uitstekend werk verrichten en die deze moeilijke terminologie echt wel aankunnen. Laten we daar wat meer op letten.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik had begrepen dat u het daarmee eens was. Ik heb de vraag gesteld en ik dacht dat u instemde.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Neen, ik was het er niet mee eens.

De heer Pascal Smet, minister.- Volgende keer zal ik meer Nederlands spreken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dit is een tweetalige hoofdstad en we hebben tolken die hun werk uitstekend doen. Laten we hen respecteren en twee talen spreken.

Als ik het goed begrijp, wordt er in 2017 bijna 500 miljoen euro opgenomen, 'buiten de boeken' of niet-geconsolideerd - zoals in Vlaanderen voor de Oosterweelverbinding - en dat voor de Leopold II-tunnel alleen. Hoe zit het met de andere tunnelrenovaties? Kunnen we geen overzicht krijgen?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat gebeurt bij de begrotingsbesprekingen.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *J'avais également demandé si les budgets seront revus, par exemple pour l'entretien des tunnels. Il serait bon d'avoir une vue globale du budget.*

Ces 500 millions d'euros, est-ce de l'argent emprunté ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Non, ils sont tirés du budget. Nous ne savons d'ailleurs pas encore si nous devons réserver de l'argent cette année pour le tunnel Léopold II.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité va recruter du personnel supplémentaire, mais comment se passe cette transition ? Les points épineux de la restructuration ont-ils été tranchés ?*

Existe-t-il une liste récapitulative des études commandées ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous dresserons cette liste lorsque nous en aurons le temps.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Cette liste doit déjà être disponible.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne suis pas au courant.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Travaillez-vous actuellement à un plan d'urgence et d'intervention ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il existe un plan d'urgence et d'intervention global, qui est actuellement développé distinctement pour chaque tunnel.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Aujourd'hui, il n'y a donc pas de*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Toch zou zo'n overzicht goed zijn. Bovendien had ik ook gevraagd of er veranderingen zijn in de budgetten, bijvoorbeeld voor het tunnelonderhoud. Het zou goed zijn eens een budgettair totaalplaatje te krijgen.*

Gaat het bij de 500 miljoen om geleend geld?

De heer Pascal Smet, minister.- *Neen, dat komt uit de begroting. Het is trouwens nog niet zeker of we dit jaar wel geld moeten reserveren voor de Leopold II-tunnel. Het kan ook perfect in januari: dan komt het op het budget van volgend jaar.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Dat moet dus nog afgesproken worden.*

Brussel Mobiliteit zal extra mensen aanwerven, maar hoe zit het nu met die transitie? Zijn de knopen over de herstructurering doorgehakt? Daar bent u niet echt op ingegaan.

Bestaat er een lijst met een overzicht van de bestelde studies? In de voorlaatste aanbeveling staat dat u ons jaarlijks een verslag moet voorleggen over de bestelde studies. Het is belangrijk om te weten welke studies al uitgevoerd zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- *We zullen die lijst opmaken als daar tijd voor is.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Die lijst moet ongetwijfeld voorhanden zijn. Dat kan dus niet veel tijd kosten.*

De heer Pascal Smet, minister.- *Ik ben niet op de hoogte van een dergelijke lijst.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Op dit ogenblik werkt u aan rampenplannen?*

De heer Pascal Smet, minister.- *Er bestaat een globaal rampenplan, dat nu voor elke tunnel afzonderlijk verder wordt uitgewerkt.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Op dit ogenblik is er dus geen apart rampenplan per*

plan d'urgence et d'intervention propre à chaque tunnel.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il existe un plan global qui est actuellement détaillé par le haut fonctionnaire pour chaque tunnel.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Vous avez dit que le tunnel Reyers doit être complètement fermé, car il est impossible de mener les travaux à bien uniquement en travaillant la nuit.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'objectif initial était de fermer totalement chaque tunnel à tour de rôle. Aujourd'hui, avec l'entrepreneur, nous essayons d'éviter ce scénario pour que le tunnel ne se soit fermé que durant la phase initiale des travaux. Nous pouvons déterminer la période de fermeture d'un tunnel dès que la date de début du chantier et la méthode à mettre en œuvre sont connues.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Que ferez-vous pour éviter la gestion automobile en cas de fermeture complète ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Si tous les automobilistes font du covoiturage, il n'y aura pas de congestion.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Probablement pas non plus si la taxation kilométrique intelligente était mise en place. C'est le même débat. Vous devez pourtant connaître l'impact d'une telle fermeture. Le gouvernement bruxellois doit cartographier la situation et prévoir des solutions de rechange.*

Concernant le radar tronçon, j'avais demandé à la secrétaire d'État Debaets en commission pourquoi elle optait pour 50km/h et pas pour 70km/h. Je n'ai pas reçu de réponse claire. Mais s'il s'avère qu'une vitesse de 70km/h augmente réellement le risque d'incendie, ce n'est tout de même pas un message difficile à faire passer aux bourgmestres et aux

tunnel.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is een globaal standaardplan, dat per tunnel door de hoge functionaris verder wordt verfijnd.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Over de Reyerstunnel zei u dat die volledig afgesloten moest worden, omdat het niet mogelijk is om die met nachtwerk alleen af te werken.

De heer Pascal Smet, minister.- De oorspronkelijke bedoeling was om tunnel per tunnel volledig te sluiten. Nu proberen we met de aannemer om dat scenario te vermijden, zodat de tunnel enkel in het begin wordt afgesloten, maar daarna open blijft, zodat er ook overdag gewerkt kan worden. Zodra de exacte startdatum en methode bekend zijn, kunnen we bepalen wanneer de tunnel dicht moet. We proberen om de sluitingen zo veel mogelijk in vakantieperiodes te laten vallen, maar dat kan niet gegarandeerd worden. Daaraan werken we nog en dat is te wijten aan het zinkgat.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wat zult u doen om een verkeersinfarct te voorkomen in het geval van een volledige sluiting?

De heer Pascal Smet, minister.- Als alle mensen carpoolen, zal er zich geen infarct voordoen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Waarschijnlijk ook niet als er een slimme kilometerheffing wordt ingevoerd. Dat is dezelfde discussie.

U moet toch weten wat de impact is. In Antwerpen weet men hoeveel auto's er van de weg moesten tijdens de werken. Er zijn actieplannen om dat ook te realiseren. De Brusselse regering moet daar ook werk van maken en alles in kaart brengen en in alternatieven voorzien.

Over de trajectcontrole heb ik letterlijk aan staatssecretaris Debaets in de commissie gevraagd waarom zij kiest voor 50 km/u en niet voor

zones de police. Le gouvernement doit agir.

Vous travaillez à une meilleure couverture radio pour les systèmes DAB+ et Astrid dans les tunnels. La réception des stations de radio sera-t-elle aussi améliorée ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous avons demandé le remplacement des câbles.*

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Madame Van Achter, lorsque j'ai interrogé la secrétaire d'État Debaets sur les radars tronçons, elle a clairement mentionné un taux d'accident plus élevé en cas de vitesse à 70km/h.*

Monsieur le ministre, au-delà de vos explications très détaillées, un élément me laisse sur ma faim. Le gouvernement se concentre sur la réparation des tunnels et fait comme si nous allions le faire éternellement, mais quant à la possibilité de supprimer les tunnels, nous en restons au stade de quelques déclarations. Récemment, l'étude menée par petiteceinture.be a démontré que certains tunnels peuvent disparaître à court terme.

Pouvez-vous avancer concrètement sur le sujet, afin que les gens comprennent que Bruxelles peut aussi fonctionner sans tunnels ? Sans cela, tout le monde continuera à penser qu'ils sont indispensables et nous continuerons à y injecter des centaines de millions pendant des années.

70 km/u. Waarop is dat gebaseerd? Als er brand uitbreekt na een ongeval, is dat uiteraard bijzonder gevaarlijk. Ik heb echter geen duidelijk antwoord gekregen op de vraag waarom er bij een snelheid van 70 km/u meer kans op brand zou zijn. Zij heeft verwezen naar een oude studie van het BIVV.

Als het zo duidelijk is dat een snelheid van 70 km/u tot een groter brandrisico leidt, dan is dat toch geen moeilijke boodschap om over te brengen aan de burgemeesters en de politiezones. Ik begrijp dat er niet goed over onderhandeld is. Daar moet de regering nog iets aan doen.

U maakt werk van een beter radiobereik voor DAB+ en Astrid in de tunnels, maar geldt dat ook voor de radiozenders? Ik krijg die vraag af en toe, omdat nogal wat Nederlandstalige radiozenders, zoals Klara, in de Leopold II-tunnel niet te ontvangen zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben gevraagd om die kabels te vervangen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mevrouw Van Achter, toen ik afgelopen zomer staatssecretaris Debaets ondervroeg over de trajectcontroles, verwees ze wel degelijk naar de hogere ongevalscijfers bij 70 km/u. Die kwamen niet uit een studie, maar waren gebaseerd op de gebeurtenissen in de tunnel zelf.

Bedankt voor de omstandige uitleg, mijnheer de minister. We zullen alles meermaals moeten lezen om goed te kunnen volgen.

Er is echter nog steeds iets wat ik mis en ik vermoed dat mevrouw Delforge mijn mening deelt. De regering concentreert zich enorm op het herstellen van de tunnels en doet alsof we dat voor eeuwig en altijd zullen doen, maar het blijft bij enkele verklaringen wat de mogelijkheid om de tunnels weg te werken betreft. Wij willen dat daar werk van wordt gemaakt.

Dat niet alle tunnels op dezelfde manier kunnen worden aangepakt, is evident, maar we kunnen nu reeds keuzes maken! Onlangs was er de studie van

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Au niveau de la gouvernance et du comité de suivi, vous avez parlé d'un comité de coordination générale et de trois comités de pilotage opérationnels. Nous sommes là au niveau opérationnel des services de Bruxelles Mobilité. Dans le PPI relatif aux tunnels, il était aussi question d'un comité de suivi politique au niveau du gouvernement. Où en est ce comité de suivi politique ? Se réunit-il ? À quel rythme, etc. ? Je ne vous demande pas la date des réunions, mais je souhaite simplement savoir si cela fonctionne.

Au niveau du budget, cet exposé nous a permis de voir tout ce qui a été réalisé par les services, avec le support du groupe Egis et des entreprises externes. Une série de travaux sont réalisés et projetés. Des inspections ont lieu. Tout cela coûte de l'argent. Vous avez annoncé que nous dépasserions les budgets prévus. Pour l'instant, vous vous en sortez en faisant des transferts au niveau de votre propre enveloppe, et vous nous avez dit que si un problème devait se poser, vous demanderiez la solidarité des autres membres du gouvernement.

Jusqu'à quel point pouvons-nous continuer dans cette voie ? Nous sommes peut-être concentrés sur 2017 et la préparation du budget 2018, mais si nous nous projetons à cinq ou dix ans, pouvons-nous poursuivre de la sorte, ou allons-nous nous retrouver coincés avec un blocage, des budgets insuffisants à votre niveau, mais aussi le souhait des autres ministres de ne pas sacrifier leurs projets phares ? Les tunnels sont importants, mais les autres enjeux le sont tout autant au niveau de la Région. Il faudra donc opérer des choix.

Concernant la question des recettes plus structurelles, vous avez évoqué l'accord du

kleineringsbe die aantoon dat enkele tunnels op korte termijn kunnen verdwijnen.

Kunt u daar werk van maken? U moet dat concreet maken, zodat mensen inzien dat Brussel ook kan functioneren zonder tunnels. Anders blijft iedereen denken dat ze noodzakelijk zijn en blijven we er jarenlang honderden miljoenen in steken. Dat is niet de bedoeling.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *U had het over een algemeen coördinatiecomité en drie operationele stuurcomités. Dat heeft betrekking op het operationele niveau van Brussel Mobilité. In het meerjarenplan voor investeringen voor de tunnels was er bovendien sprake van een toezichtcomité op regeringsniveau. Is dat toezichtcomité er ondertussen? Hoe vaak vergadert het?*

We hebben nu een duidelijk beeld van wat Brussel Mobilité in samenwerking met Egis en externe ondernemingen al realiseerde. De uitgevoerde en de geplande werken en de inspecties kosten uiteraard geld. U zei dat de werken meer zouden kosten dan gepland. Op dit ogenblik kunt u alles nog betalen door met de budgetten voor infrastructuur te schuiven. Als u toch met problemen wordt geconfronteerd, rekent u op de solidariteit van de andere regeringsleden.

Hoever wilt u daarin gaan? U concentreert zich op dit ogenblik op 2017 en de voorbereiding van de begroting voor 2018. Kunt u nog vijf of tien jaar op deze manier doorgaan? Misschien volstaat uw budget op een bepaald moment niet meer, of willen andere ministers hun eigen projecten niet laten schieten. De werken aan de tunnels zijn belangrijk, maar er is nog veel ander werk in het Brussels Gewest. De regering zal keuzes moeten maken.

Wat structurele inkomsten betreft, zei u dat de regering het eens was over de kilometerheffing. U verwees naar carpoolen en stelde dat daarover nog geen akkoord met andere gewesten bestaat. Als dat er niet komt, moet u andere oplossingen zoeken.

Hoelang denkt u nog te kunnen doorgaan met schuiven met uw eigen budgetten of van die van de

gouvernement sur la taxation kilométrique. Vous avez parlé du covoiturage, en disant que cela nécessitait des concertations avec les autres Régions, mais qu'il n'y avait pas encore d'accord. Si le blocage continue, il faudra être inventif et trouver d'autres solutions et d'autres pistes, même si ce n'est pas ce qui était souhaité au départ.

Nous devons pouvoir gérer cet aspect nous-mêmes et réfléchir à cela. Concernant le budget, jusque quand pensez-vous que nous pourrions conserver l'arrangement consistant à effectuer des transferts internes au sein de votre portefeuille ou celui de vos collègues ?

Le dernier point que je souhaite aborder concerne ma question sur le tunnel Léopold II. Vous confirmez que la raison de la réduction de la vitesse de 70 à 50km/h qui a été évoquée par votre collègue n'est pas la bonne raison. J'en prends note. Confirmez-vous qu'il n'y pas, aujourd'hui, de risque particulier de chute de pierres dans ce tunnel ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *La sécurité incendie du tunnel Léopold II a été longuement évoquée, mais qu'en est-il des autres tunnels ? Le tunnel Léopold II est-il nettement moins sûr que les autres tunnels ? Ou d'autres se trouvent-ils aussi dans une situation précaire ?*

Le tunnel Reyers sera limité à une seule bande de circulation. D'un point de vue pratique, y aura-t-il une bande d'urgence ou tout sera-t-il bloqué en cas d'incident sur cette seule bande de circulation ?

Enfin, je voudrais exprimer à nouveau mon inquiétude concernant le boulevard urbain autour de Meiser. L'idée en soi est excellente, mais je m'interroge sur les conséquences de la démolition du viaduc pour la circulation dans le quartier.

Vous avez parlé de la sortie Louise-Stéphanie. Bruxelles n'a pas besoin de nouveaux tunnels, mais de petites interventions bien ciblées. Y aura-t-il d'autres interventions comme celle prévue, ou est-ce la seule ?

Combien coûtera au total la rénovation des tunnels ?

andere ministers?

U zegt dat de maximumsnelheid in de Leopold II-tunnel niet om veiligheidsredenen werd verlaagd, zoals mevrouw Fremault beweert. Kunt u bevestigen dat er momenteel geen specifiek risico op vallende brokstukken is in die tunnel?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De brandveiligheid van de Leopold II-tunnel is uitvoerig besproken, maar hoe zit het met de andere tunnels? Is de Leopold II-tunnel aanmerkelijk minder veilig op dat vlak dan de andere tunnels? Of zijn er nog tunnels waar de situatie even precair is?

In de Reyerstunnel komt er één rijvak. Mijn vraag is praktisch van aard: is er een pechstrook, kan er nog een tweede auto langs als er iets gebeurt op dat ene rijvak? Want als alles geblokkeerd staat, heeft dat gigantische consequenties voor wie de stad in wil rijden.

Tot slot wil ik nogmaals mijn bezorgdheid uiten over de stadsboulevard rond Meiser. Het idee op zich vind ik prima, maar ik blijf me afvragen wat de gevolgen van de afbraak van het viaduct zullen zijn voor het verkeer in de wijk. Een stadsboulevard is mooi, tof en groen en verhoogt de leefbaarheid maar soms vrees ik dat we rond Meiser naar georganiseerde files gaan.

U sprak over de afslag Louiza-Stefania. Er moeten in Brussel geen nieuwe tunnels worden gegraven, maar kleine ingrepen op welbepaalde plaatsen

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

M. Pierre Kompany (cdH).- J'ai bien suivi la leçon du ministre et, à ce sujet, je voudrais vous intéresser à quelques questions.

Vous avez utilisé, à propos des tunnels, le mot "cycle". Donc, tout a une vie. Que vous ont laissé les bureaux d'études dans les tiroirs, lors de la réception des travaux ? Existe-t-il un bilan permettant de déterminer le cycle de vie de tunnels ? Ce sont des ingénieurs, ils connaissent la durée de vie des matériaux. Ont-ils évalué et mis à votre disposition ces données ?

Un constat : le contrôle, avez-vous dit, se fera maintenant tous les six mois. Ou était-ce ce qui se faisait déjà ? Si ce n'était pas le cas, quelle était la périodicité du contrôle des tunnels ?

M. Pascal Smet, ministre.- Le passé est le passé. Je n'ai pas fait d'études historiques à ce propos.

M. Pierre Kompany (cdH).- Le cadre de planification pour les urgences est d'un à trois ans. Peut-on penser que demain, les ingénieurs auxquels vous demanderez ces travaux pourront réduire ces périodes ?

Vous avez parlé de la traçabilité des éléments vérifiés. Avant, que faisaient-ils à ce sujet ? Quand quelque chose tombait, on mettait du plâtre et on ne s'y intéressait pas plus ? On n'utilisait pas les sondes dont vous avez parlé pour s'assurer de la résistance des matériaux et autres ?

Vous avez dit - et c'est bien votre droit - être en phase proactive. Même si vous ne deviez plus être là demain, j'espère que vous allez demander à ceux qui s'occupent des travaux de stabilité, et dont vous avez relevé le travail exceptionnel...

zouden kunnen zorgen voor een vlotter verkeer. Zijn er nog andere ingrepen zoals deze gepland, of is dit de enige?

Hebt u vermeld hoeveel de tunnelrenovatie in totaal zou kosten? Kunt u ons de totale prijs meedelen?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *U had het over de levenscyclus van de tunnels. Hun levensduur is natuurlijk eindig. Wat hebben de studiebureaus u bij de oplevering van de werken niet verteld? Kreeg u van de ingenieurs een overzicht van de gebruikte materialen op basis waarvan u de levensduur van de tunnels kunt bepalen?*

U zegt dat er voortaan halfjaarlijkse controles worden uitgevoerd. Hoe vaak gebeurde dat dan voordien?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We moeten het verleden achter ons laten. Ik ben daar niet in gaan graven.*

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *De dringende werken moeten binnen één tot drie jaar worden uitgevoerd. Verwacht u dat de ingenieurs in staat zullen zijn om sneller te werken?*

U had het over de opspoorbaarheid van de uitgevoerde acties. Hoe verliep dat vroeger? Werd een gat in het beton zonder meer dichtgemaakt? Werden de sondes waarover u sprak gebruikt om de weerstand van het materiaal te meten?

U beweert proactief te werk te gaan. Hebt u aan de instanties die de werken uitvoeren, gevraagd om een redelijke inspectiemethode uit te werken?

(Samenspraak)

(Colloques)

Allez-vous demander à ces gens de vous laisser au moins une méthodologie rationnelle d'inspection pour le futur ?

M. Pascal Smet, ministre.- Bien sûr. Ils vont vous expliquer le tout en détail.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je cède d'abord la parole à M. Blanchard qui va répondre à quelques questions, puis je reprendrai la parole pour le reste des questions.

M. Jérôme Blanchard, directeur de projet, EGIS.- Deux questions reviennent à la typologie des risques et à leur mesure. Effectivement, aujourd'hui, nous avons une vision globale des risques sur l'ensemble des tunnels de Bruxelles. Ces risques sont de différentes natures. Il y avait le risque immédiat de chute de morceaux de béton ou de défaillance électromécanique qui pouvait causer un danger immédiat pour les usagers, par exemple la chute d'une caméra ou d'un luminaire.

Une deuxième typologie de risques et qui est plus de moyen terme pour l'électromécanique, c'est essentiellement le risque de défaillance inopinée parce que le matériel est vieux et qu'il est en dehors de sa durée de vie nominale.

Nous avons ensuite des risques liés au niveau de sécurité dans l'ouvrage - il s'agit essentiellement de sécurité incendie - pour les usagers, mais aussi pour les services de secours, et puis, éventuellement de stabilité au feu avec des risques de propagation aux avoisinants.

Sur l'ensemble de ces sujets-là, nous disposons aujourd'hui d'une cartographie complète des risques. Le PPI est construit dans une logique de traiter ces risques dans l'ordre de priorité où ils se présentent. C'est parce qu'on connaît effectivement le niveau de sécurité incendie du tunnel Léopold II et qu'on juge que c'est celui pour lequel les risques sont le plus élevés que ce tunnel est dans les premiers pour lesquels une rénovation lourde est prévue.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uiteraard, zij zullen die zelf in detail komen voorstellen.*

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De heer Blanchard zal nu een aantal vragen beantwoorden. De rest van de vragen beantwoord ik straks zelf.*

De heer Jérôme Blanchard, projectmanager van EGIS *(in het Frans).*- *We hebben vandaag een algemeen beeld van de risico's in alle Brusselse tunnels. Die zijn niet overal van dezelfde aard. In sommige tunnels bestaat het risico dat er brokken beton naar beneden vallen of dat de elektromechanische installaties de geest geven, wat een onmiddellijk gevaar voor de gebruikers van de tunnel veroorzaakt.*

Een tweede type risico is dat het elektromechanische materieel onverwacht uitvalt omdat het te oud is.

Daarna volgen de risico's in verband met het veiligheidsniveau in de tunnel, meestal de brandveiligheid, voor zowel de gebruikers als de veiligheidsdiensten. Ook de brandbestendigheid en een eventueel risico van verspreiding van het vuur naar de omgeving speelt hier een rol.

Die risico's zijn volledig in kaart gebracht. Het meerjarenplan voor investeringen steunt op de logica dat die risico's volgens prioriteit worden aangepakt. Omdat we weten dat er in de Leopold II-tunnel een groot risico is inzake brandveiligheid, wordt die tunnel als eerste grondig gerenoveerd.

Het verhoogde risico in de Leopold II-tunnel is gemakkelijk te verklaren: het is de langste Brusselse tunnel en het is er zeer druk. In een kortere tunnel is het risico vanzelfsprekend kleiner.

Daarnaast volstaan de technische installaties in de

Les facteurs pour expliquer le fait que dans le tunnel Léopold II le risque soit plus élevé sont simples à comprendre. C'est le fait que l'ouvrage soit le plus long et que le trafic y soit dense. La probabilité de risque est mécaniquement plus élevée que dans un ouvrage plus court.

Il y a également l'état des installations techniques qui fait que si un incendie devait survenir dans le tunnel Léopold II, aujourd'hui, en termes d'évacuation de fumée et du nombre d'issues de secours, les dispositions sont notoirement insuffisantes.

Pour répondre à la question à la fois sur la typologie des risques et sur le risque d'incendie, oui, aujourd'hui, nous en avons une cartographie précise. C'est bien grâce à cette cartographie des risques que nous sommes capables d'arbitrer des risques. Comme l'a expliqué le ministre à plusieurs reprises, la connaissance de ces risques et le fait de les traiter dans le meilleur ordre possible n'empêchent malheureusement pas que le temps de traiter ces risques, certains incidents surviennent.

Nous avons une cartographie des matériels qui ont plus de chances de tomber en panne. Nous traitons en priorité ceux pour lesquels c'est le plus important. Malheureusement, cela ne veut pas dire que pendant ce processus-là, d'autres ne peuvent pas tomber en panne. La seule solution pour n'avoir aucun risque serait de fermer l'ensemble de ces ouvrages pour les rénover, et cela, évidemment, ce n'est pas possible, d'où la nécessité d'avoir un traitement par priorité et c'est bien ce en quoi consiste le processus du PPI.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je vous remercie pour cette réponse particulièrement claire. En dehors de ce que nous avons déjà reçu, pourrait-on disposer d'un document détaillant le risque, sa typologie et le degré d'urgence pour y remédier ?

(Colloques)

M. Arthur Kabuya, premier ingénieur de l'administration de Bruxelles Mobilité.- Par rapport aux équipements électromécaniques, un document reprend les risques, leur qualification, et dans quel délai on doit intervenir.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais à une condition !

Leopold II-tunnel bij een brand niet om de rook af te voeren. Er zijn ook te weinig nooduitgangen in de tunnel.

Doordat we de risico's in kaart hebben gebracht, zijn we nu in staat om ze aan te pakken, maar dat vergt tijd. Ondertussen kunnen er zich nog altijd nieuwe incidenten voordoen.

We gingen ook na welk materieel veel kans loopt om uit te vallen. De installaties met de grootste kans op een panne worden eerst vervangen. Dat neemt niet weg dat andere installaties het ondertussen kunnen laten afweten. Dat risico kunnen we alleen uitsluiten als we alle tunnels tegelijkertijd sluiten voor renovatie, wat uiteraard niet haalbaar is. Daarom werken we op basis van prioriteiten.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Kunt u ons een gedetailleerd overzicht bezorgen van de risico's, het type risico's en hoe dringend ze moeten worden aangepakt?*

(Samenspraak)

De heer Arthur Kabuya, eerste ingenieur van Brussel Mobiliteit *(in het Frans).*- *Er bestaat een overzicht van de risico's voor de elektromechanische installaties, hun kwalificatie en de termijn waarin ze moeten worden aangepakt.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik*

Il faut utiliser tout cela sérieusement. Je suis très clair là-dessus. Ces documents ne sont pas là pour servir à des jeux politiques. Il y a aussi une responsabilité. Ce n'est pas nous, en tant que gouvernement, qui décidons du calcul du risque, mais des personnes externes. Celles-ci décident si le tunnel peut rester ouvert, ce n'est pas une décision politique. Je n'ai pas envie de voir ces tableaux dans un journal et tout le cinéma qu'on peut faire autour de ça. Cela ne sert à rien. Ce serait irresponsable. Le gouvernement peut aussi décider de fermer tous les tunnels.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je n'ai pas de problème avec cela, mais je pense que pour comprendre la situation, il faut pouvoir disposer des éléments complets.

Je peux très bien entendre que l'on ne peut pas fermer tous les tunnels. Oui, nous pourrions le faire, mais ce serait la folie dans la circulation. Je suppose que la société spécialisée dont monsieur est le représentant a fait une balance des intérêts et des risques, en disant que la suppression totale du risque implique la fermeture, mais qu'il n'est pas déraisonnable de laisser la circulation se dérouler dans l'état actuel.

Il faut pour cela rénover le plus vite possible le tunnel. C'est ce que j'ai compris, et cela me paraît pertinent.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons vous transmettre les tableaux, que vous pourrez examiner. Ces tableaux sont assez précis.

Mme la présidente.- La parole est à M. Kabuya.

M. Arthur Kabuya, premier ingénieur de l'administration de Bruxelles Mobilité.- Concernant le système de DAI, à propos duquel M. le député a posé une question, je précise qu'en principe, nous l'installons dans les tunnels de plus de 300 mètres.

Les tunnels suivants sont déjà équipés : Léopold II, Belliard, Rogier, Porte de Hal, Cinquantenaire, OTAN, Botanique, Reyers-Centre et Louise-Stéphanie. D'autres tunnels sont en cours d'équipement : Trône, Porte de Namur, Arts-Loi et Madou.

stel een voorwaarde: die documenten mogen niet voor politieke spelletjes worden gebruikt! Het is niet de regering die die risico's berekent, dat wordt door externe instanties gedaan. Zij beslissen of een tunnel open mag blijven. Ik wil die tabellen niet in een krant zien verschijnen en een heleboel heisa krijgen. Dat zou onverantwoord zijn. De regering kan ook beslissen om alle tunnels te sluiten.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Geen probleem voor mij. Ik ben van oordeel dat we over alle elementen moeten beschikken om de situatie te begrijpen.*

Uiteraard is het onmogelijk om alle tunnels te sluiten zonder dat er verkeerschaos ontstaat. Ik veronderstel dat Egis de belangen en de risico's heeft afgewogen en beseft dat de tunnel moet worden gesloten om elk risico uit te sluiten, maar concludeert dat het niet onredelijk is om hem in zijn huidige toestand open te houden. Ik heb begrepen dat de tunnel wel zo snel mogelijk moet worden gerenoveerd.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik bezorg u die tabellen.*

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kabuya heeft het woord.

De heer Arthur Kabuya, eerste ingenieur Brussel Mobiliteit (in het Frans).- *Het systeem voor automatische ongevallendetectie installeren we in tunnels die langer zijn dan 300 m.*

We doen dat om incidenten te kunnen voorkomen, zodat de tunnels open kunnen blijven. Met een aantal acties hebben we op het meerjarenplan voor investeringen geanticipeerd.

Het was minister Smet die in 2008 het initiatief nam om de toestand van de tunnels te laten onderzoeken, wat tot het huidige meerjarenplan voor investeringen heeft geleid.

Si nous plaçons le système DAI, c'est précisément pour prévenir les incidents, de manière à laisser ces tunnels ouverts. Il n'y a pas eu que les PPI, je veux le rappeler. Nous avons anticipé les mesures.

Vous parlez de 2004. En 2008, et je ne le dis pas pour plaider en faveur de M. Pascal Smet, c'est lui qui a initié le diagnostic des tunnels qui a conduit à la rédaction du PPI aujourd'hui.

M. Pascal Smet, ministre.- Le DBFM, non, ce n'était pas le Parti socialiste francophone. C'était l'Open Vld.

(Remarques de M. De Wolf)

L'analyse était simple et tout le gouvernement l'a suivie, à savoir que dans les circonstances actuelles qui permettent d'emprunter, la Région peut, vu son statut financier, emprunter aux mêmes conditions, voire à des conditions plus avantageuses. Il n'y avait pas de raison de le faire en particulier.

Concernant les travaux de nuit, la Confédération Construction Bruxelles- Capitale a envoyé un courrier, mais je pense qu'elle ne vise pas particulièrement les travaux des tunnels. Elle vise plutôt les travaux sur les lignes de tram, sur les voiries, ce genre de travaux.

Pour tout ce qui est de la mobilité autour du tunnel, vous savez qu'on peut effectuer des simulations. Dans l'"hypercoordination", nous examinons l'impact potentiel. Si nous prenons le tunnel de la Porte de Hal par exemple, l'impact a été gérable. Pourtant, tout le monde redoutait le chaos.

En plus, quand la STIB compense, c'est temporaire. Nous pourrions dire que nous allons mettre en place un bus, mais le bus risque aussi de se retrouver dans les embouteillages. Par ailleurs, nous n'avons pas de bus supplémentaires à disposition pour le moment. Par conséquent, la solution de repli la plus simple est claire. C'est le train ou le covoiturage.

Les rénovations du tunnel, si je ne me trompe pas, sont reprises dans le pacte d'investissement du Premier ministre. C'est le cas de presque tous les tunnels.

Concernant le tunnel Léopold II, nous connaissons

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het was de Open Vld die tegen het DBFM was, niet de PS.*

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

De analyse was duidelijk en de hele regering volgde die, in de wetenschap dat de omstandigheden momenteel gunstig zijn om te lenen. De regering kan immers aan dezelfde of nog gunstigere voorwaarden lenen. Er was dan ook geen reden om de privésector bij de zaak te betrekken met een DBFM-constructie.

De Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad (CBB-H) stuurde een brief in verband met nachtwerk, maar die gaat niet specifiek over de werken aan de tunnels.

Wat de mobiliteit rond de tunnel betreft, kunnen we simulaties uitvoeren die ons toelaten de mogelijke impact te bestuderen. Zo konden we bijvoorbeeld de verkeerschaos rond de Hallepoorttunnel beperken.

Extra bussen kunnen slechts tijdelijk worden ingezet en lopen het risico om ook in de files vast te zitten. Bovendien heeft de MIVB op dit moment geen bussen meer ter beschikking. De gemakkelijkste alternatieven zijn in zo'n situatie dan ook de trein en carpoolen.

Nagenoeg alle tunnelrenovaties zijn in de investeringsovereenkomst van de premier opgenomen.

Meer details over de organisatie van de renovatie van de Leopold II-tunnel zal ik pas hebben als er een aannemersconsortium is aangesteld. De tunnels moeten worden gesloten voor de vervanging van het wegdek, dat van slechte kwaliteit is. Gewoon nieuw asfalt aanbrengen kan

les détails de l'organisation dès que le consortium d'entrepreneurs sera désigné. Nous devons fermer les tunnels pendant une certaine période, lors de la rénovation du sol qui n'était pas de bonne qualité. Je me demande même comment la réception a pu alors être acceptée. On ne peut pas simplement réasphalter, il faut enlever le revêtement.

(Remarques de M. De Wolf)

Oui, dès le début, tout le tunnel, la conception, la technique... C'est pourtant un des plus récents. Ce n'est pas logique, mais ça, c'est l'État belge.

(Remarques)

Je ne vais pas répondre sur les circonstances de la réception. Ça prend du temps et je n'ai pas envie de regarder en arrière. Mais pour remplacer le sol, il faudra fermer le tunnel pendant quelques semaines, ce qui est prévu pour les vacances d'été. Je ne pense pas que ça aura déjà lieu en 2018, c'est à voir avec le consortium.

L'idée est que le tunnel Léopold II reste ouvert la journée dans chaque direction, à pleine capacité, même le week-end. Les travaux se dérouleront seulement pendant la nuit et les vacances. C'est le scénario prévu, car le fermer partiellement serait trop compliqué.

Je ne peux pas le dire autrement. À Bruxelles, nous avons un problème avec la manière dont la Petite ceinture a été construite, avec toutes ses entrées et sorties trop courtes. Cela génère des embouteillages. La conception de l'infrastructure est très mauvaise, mais nous ne pouvons pas la changer.

Oui, nous allons examiner l'impact de la rénovation. Il sera limité, puisque le tunnel restera complètement ouvert. Pour le tunnel du métro, nous examinerons les choses en cas de chevauchement, mais tous les tunnels du métro sont en meilleur état que les tunnels automobiles.

M. Jérôme Blanchard, directeur de projet, EGIS.- C'est ce que nous observons dans le monde entier. L'atmosphère des tunnels routiers est beaucoup plus agressive. La conjonction des gaz d'échappement et de l'humidité crée une ambiance beaucoup plus corrosive qu'un tunnel de métro ou qu'un tunnel ferroviaire.

niet, er is een volledig nieuw wegdek nodig.

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

Er zijn problemen van bij het begin, voor de volledige tunnel, de ontwikkeling, de techniek ... Dat is onlogisch, want het is een van de recentst gebouwde tunnels. Maar ja, zo werkt de Belgische staat nu eenmaal.

(Opmerkingen)

Over de oplevering wil ik het niet hebben. Achteromkijken heeft geen zin. Voor de vervanging van het wegdek moet de tunnel echter enkele weken dicht. Dat zou in de zomervakantie gebeuren, maar ik denk dat het nog niet voor 2018 zal zijn. Dat moet ik met het consortium bespreken.

Het is de bedoeling dat de Leopold II-tunnel overdag in beide richtingen volledig open blijft, ook tijdens het verlof. De werken zouden alleen 's nachts en in het weekend plaatsvinden. De tunnel gedeeltelijk sluiten, is te ingewikkeld.

De Kleine Ring is slecht aangelegd en heeft te korte in- en uitritten, wat tot opstoppingen leidt. De infrastructuur is zeer slecht uitgewerkt, maar het is onmogelijk dat te wijzigen.

Ik laat de impact van de renovatie besturen. Die blijft beperkt, aangezien de tunnel volledig open blijft. Wanneer de autotunnel en de metrotunnel boven elkaar liggen, laat ik de metrotunnel ook bekijken. De metrotunnels zijn in elk geval in betere staat dan de autotunnels.

De heer Jérôme Blanchard, projectmanager EGIS (in het Frans).- *Dat is overal zo. De lucht in autotunnels is veel slechter. De combinatie van uitlaatgassen en vocht werkt corrosie in de hand.*

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'allons pas avoir le débat sur l'optimisation du ring aujourd'hui.

(Remarques de M. De Lille, Mme Van Achter et Mme Delforge)

Je vais être très nuancé. J'ai toujours dit que l'optimisation du ring était bénéfique pour les Bruxellois. Certains ne le croient pas. Nous en parlerons la semaine prochaine. Pour avoir moins de trafic à Bruxelles, l'optimisation peut aider, à certaines conditions. Je dis simplement à ses détracteurs qu'ils doivent être prudents. Nous en reparlerons.

Mettre des policiers aux carrefours n'est pas possible en raison du niveau de la menace terroriste. Une telle demande aux zones de police aurait par ailleurs des implications financières.

Il ne faut pas oublier non plus que sur la Petite ceinture, de nombreux embouteillages sont dus aux automobilistes. Les gens ne respectent pas les règles de circulation. S'ils le faisaient, nous aurions beaucoup moins de congestion à Bruxelles. Ils bloquent tout le temps les carrefours.

Nous avons évidemment suivi l'audit.

Pour ce qui est du recrutement, l'organigramme devait d'abord être approuvé par le gouvernement. Les procédures pour l'engagement des nouveaux directeurs ont été lancées et les auditions sont en cours, tout comme l'engagement du personnel, qui est certes un peu lent. L'engagement du directeur général est prévu l'année prochaine. La procédure interne doit encore suivre et nous avons demandé qu'elle soit accélérée.

Le comité de coordination gouvernemental est convoqué chaque fois que c'est nécessaire. En principe, les documents sont aussi mis à disposition des autres membres du gouvernement.

Nous ne nous lancerons pas aujourd'hui dans le débat sur le budget. J'ai bien noté la demande. Je ne suis pas contre le principe, mais il faut trouver la bonne formule.

Le risque est sous contrôle, mais on ne peut jamais l'exclure. Si vous avez une maison, pouvez-vous exclure une fuite d'eau ou une panne d'électricité ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Over de optimalisering van de Ring wil ik het hier niet hebben.*

(Opmerkingen van de heer De Lille, mevrouw Van Achter en mevrouw Delforge)

Ik ben ervan overtuigd dat een optimalisering van de Ring een goede zaak is voor de Brusselaars, al gelooft niet iedereen dat. Die ingreep kan helpen om het verkeer in het gewest terug te dringen.

Politieagenten kunnen door de terreurdreiging momenteel geen verkeer gaan regelen op kruispunten. Dat zou trouwens financiële gevolgen hebben.

Heel wat files op de Kleine Ring worden overigens veroorzaakt door bestuurders die de verkeersregels niet naleven. Deden ze dat wel, dan zouden er in Brussel heel wat minder files staan. Ze blokkeren immers voortdurend de kruispunten.

Uiteraard heb ik de audit gevolgd.

Voor er personeel in dienst kan worden genomen, moet de regering het organogram goedkeuren. De aanwervingsprocedures voor nieuwe directeurs lopen en ook nieuw personeel wordt gezocht, al verloopt dat wat langzaam. De aanwerving van de algemeen directeur staat voor volgend jaar gepland. Ik heb gevraagd om de interne procedure te versnellen.

Het coördinatiecomité van de regering wordt bijeengeroepen als dat nodig is. In principe krijgen ook de andere regeringsleden de documenten.

Over de begroting zal ik het vandaag niet hebben. Ik heb uw vraag gehoord en ik ben niet tegen het principe, maar er moet wel een goede financieringsmethode worden gevonden.

De risico's zijn onder controle, maar incidenten kunnen nooit worden uitgesloten. Kunt u pannes bij u thuis volledig uitsluiten?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Non. Mais au moins, on sait quel est le risque.

M. Pascal Smet, ministre.- Le risque est géré. Peut-être que dans votre maison, il y a une fuite d'eau dont vous n'avez pas conscience. Et un jour, tout tombe. Vous demandez des réparations et on vous demande pourquoi vous n'êtes pas intervenu plus tôt. Alors, on répare et cela prend du retard. En matière de travaux publics, c'est la même chose.

Je crois que les trémies du tunnel Reyers doivent être 3,5 ou 4 mètres au minimum. Je dois le vérifier, mais c'est ce que les pompiers demandent.

Le coût total des rénovations doit encore être débattu dans le cadre du budget, de même que la manière dont nous allons l'étaler dans le temps.

M. Jérôme Blanchard, directeur de projet, EGIS.- Je peux apporter une réponse à la question de monsieur sur les bouches sanitaires dans le parc Elisabeth. Effectivement, aujourd'hui, la ventilation sanitaire du tunnel Léopold II est faite de telle sorte qu'il y a des rejets d'air vicié qui se font notamment dans le parc. Demain, après rénovation, le système de ventilation sanitaire va être complètement repris et le rejet d'air vicié ne se fera plus par les bouches du parc Elisabeth.

M. Vincent De Wolf (MR).- C'est donc pour cela qu'il faudra arriver à la fin des travaux de rénovation. Ne serait-il pas alors utile d'assurer une information à destination du public pour essayer de limiter l'usage auprès de ces bouches d'évacuation ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'en parlerai à ma collègue compétente en la matière, Céline Fremault. Il n'y a pas qu'à cet endroit !

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Concernant la taxation kilométrique intelligente, nous savons que la Wallonie n'est pas demandeuse, étant moins concernée par les embouteillages. Estimez-vous possible de vous passer de la Région wallonne et de n'avancer*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Neen, maar ik weet wel hoe groot de risico's zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De risico's zijn onder controle. Misschien is er bij u thuis wel een lek waar u niets van weet. Dan stort de boel op een dag in. U vraagt iemand om dat te komen herstellen en die vraagt waarom u niet vroeger iets hebt ondernomen. Zo gaat dat met openbare werken ook.*

De ingangen van de Reyerstunnel moeten voor de brandweer minstens 3,5 tot 4 m breed zijn.

De totale kostprijs en de planning van de renovaties wordt in het kader van de begroting besproken.

De heer Jérôme Blanchard, projectmanager EGIS *(in het Frans).*- *De vervuilde lucht van de Leopold II-tunnel komt momenteel inderdaad in het Elisabethpark terecht. Na de renovatie zal dat niet meer het geval zijn, omdat de tunnel een nieuw ventilatiesysteem krijgt.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dat gebeurt pas na de renovatie. Moet u de bevolking niet aanraden om voorlopig maar uit de buurt van die ventilatiekokers te blijven?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal daarover met minister Fremault overleggen.*

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijn vraag gaat over de slimme kilometerheffing. Ik heb u horen zeggen dat Brussel daar ook vragende partij voor is. De media berichtten dat Brussel zal meewerken met de studie die Vlaanderen uitvoert. We weten dat Wallonië geen vragende partij is.

qu'avec la Flandre ? Ou cela vous semble-t-il exclu ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je pense que les Wallons vont revoir leur position.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *La taxe kilométrique s'impose là où il y a des files.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Si on limite la taxe aux zones urbaines, le débat sera totalement différent. Autrement dit, je vise les zones autour de Bruxelles et d'Anvers dans un premier temps, puis de Gand et de Liège dans un second temps. Si nous pouvions commencer avec les deux premières villes, ce serait déjà un grand pas en avant.*

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la commande de 7 minibus destinés à circuler à l'intérieur du Pentagone".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "les navettes gratuites organisées par la Ville de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

Dat is logisch, want Wallonië heeft niet zo'n groot fileprobleem. Toen ik naar aanleiding van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) aan de minister-president vroeg waarom Brussel niet meer het voortouw neemt om vooruitgang te boeken, zoals ook Vlaanderen wil, antwoordde hij dat hij nooit zonder het Vlaams Gewest zo'n beslissing zou nemen. Acht u het mogelijk om dit wel zonder het Waals Gewest te doen en om enkel met Vlaanderen vooruitgang te boeken? Of is dat iets dat u uitgesloten lijkt?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk dat de Walen hun standpunt zullen bijstellen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een kilometerheffing is noodzakelijk op plaatsen waar zich een fileprobleem voordoet.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat weet ik, maar ook in Waals-Brabant zijn er files. Als je de heffing beperkt tot de stadszones, zal het debat totaal anders lopen. Ik bedoel met andere woorden de zones rond Brussel en Antwerpen in een eerste fase, en in een tweede fase Gent en Luik. Als we met de eerste twee steden kunnen beginnen, hebben we al een belangrijke stap gezet.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de bestelling van 7 minibussen om binnen de Vijfhoek te rijden".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de gratis pendeldiensten van de Stad Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

concernant "la création de lignes de transport public par une commune".

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "la politique menée en termes de signalétique et d'offre intermodale pour les correspondances STIB et SNCB".

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la collaboration avec la Région flamande concernant l'élargissement du Ring de Bruxelles".

Mme la présidente.- Les interpellations sont reportées à la réunion du 16 octobre 2017.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'état d'avancement du

betreffende "de inrichting van openbaarvervoerlijnen door een gemeente".

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het beleid inzake signalitiek en intermodaal aanbod voor de MIVB- en NMBS-aansluitingen".

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de samenwerking met het Vlaamse Gewest over de verbreding van de Brusselse Ring".

Mevrouw de voorzitter.- De interpellaties worden naar de vergadering van 16 oktober 2017 verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de stand van de aanleg van de

réaménagement du rond-point Schuman".

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'allocation mobilité mise en place par le gouvernement fédéral et la complémentarité avec le plan de déplacements pour les entreprises".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'impact des travaux de remplacement des voies sur les services de navettes par bus".

QUESTION ORALE DE MME NADIA EL YOUSFI

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

concernant "les propos racistes et menaçants tenus par un employé de la STIB à l'encontre d'une utilisatrice des transports en commun".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

Schuman-rotonde".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de mobiliteitstoelage ingevoerd door de federale regering en de complementariteit met het bedrijfsvervoerplan".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de weerslag van de werken aan de sporen op de pendelbussen".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

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

betreffende "de racistische en dreigende uitlatingen van een MIVB-medewerker tegen een gebruiker van het openbaar vervoer".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'évolution du parc de tramways de la STIB".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la mise en application de l'étude sur les gares routières à Bruxelles".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le nouveau Plan lumière".

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la gestion du chantier de l'avenue Franklin Roosevelt".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "le chantier avenue Franklin Roosevelt".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de evolutie van het trampark van de MIVB".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de tenuitvoerlegging van de studie over de busstations in Brussel".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het nieuwe Lichtplan".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "het beheer van de werken op de Franklin Rooseveltlaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de werken op de Franklin Rooseveltlaan".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le nouveau permis d'urbanisme pour l'avenue du Port".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'évaluation du Plan Iris 2 par le fonctionnaire de référence".

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "le recrutement de nouveaux agents de sécurité pour le métro".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

concernant "l'engagement d'agents de sécurité de la STIB et les critères de répartition dans les stations de métro".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

betreffende "de nieuwe stedenbouwkundige vergunning ingediend voor de Havenlaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de evaluatie van het Irisplan 2 door de referentie-ambtenaar".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de aanwerving van nieuw veiligheidspersoneel voor de metro".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

betreffende "de aanwerving van veiligheidsagenten bij de MIVB en de criteria voor de verdeling in de metrostations".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

concernant "l'équipe d'intervention pour les tunnels".

QUESTION ORALE 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 "le sondage en ligne sur le réaménagement de la Petite Ceinture".

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le Plan bus en général et la polémique autour du nouveau tracé du bus 20, en particulier".

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "le programme de rénovation des stations de métro et les retards pris à rénover la station Montgomery en particulier".

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

betreffende "het interventieteam voor de tunnels".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de online bevraging over de heraanleg van de Kleine Ring".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de informatie en het overleg over het busplan in het algemeen en de polemiek over het nieuwe traject van bus 20 in het bijzonder".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het programma voor de renovatie van de metrostations en de achterstand met de renovatie van het station Montgomery in het bijzonder".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'implication de la STIB et de Bruxelles-Mobilité dans le déploiement des politiques urbanistiques anderlechtoises".

Mme la présidente.- Les questions orales sont reportées à la réunion du 16 octobre 2017.

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS

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

concernant "la publicité à la STIB".

Mme la présidente.- La question orale est retirée par son auteur.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de betrokkenheid van de MIVB en Brussel Mobiliteit bij de uitwerking van het stedenbouwkundig beleid voor Anderlecht".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar de vergadering van 16 oktober 2017 verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS

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

betreffende "de reclame bij de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vraag wordt door de indiener ingetrokken.