

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

17 AVRIL 2008

---

### PROJET D'ORDONNANCE

**relative aux exigences de sécurité minimales  
applicables aux tunnels du réseau routier  
transeuropéen**

---

#### Exposé des motifs

##### I. Introduction

Le présent avant-projet d'ordonnance a pour objectif de transposer, partiellement, la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (JOCE, L 167/39 du 30 avril 2004. Rectificatif au JOCE, L 201/56 du 7 juin 2004).

La directive précitée vise à garantir un niveau élevé, constant et uniforme de sécurité, de service et de confort dans les tunnels du réseau routier transeuropéen.

Dans son Livre Blanc sur la politique des transports (Livre Blanc de la Commission du 12 septembre 2001 : « Politique européenne des transports pour 2010 : temps pour décider », COM (2001) 370), la Commission européenne a souligné la nécessité d'envisager une directive européenne concernant des exigences de sécurité minimales pour garantir un niveau élevé de sécurité pour les utilisateurs des tunnels, particulièrement ceux du réseau routier transeuropéen. Les incendies dans les tunnels du Mont-Blanc et du Tauern en 1999 et dans le tunnel du Gothard en 2001 ont indiqué un niveau insuffisant de sécurité de certains tunnels routiers, et ont conduit ainsi à des décisions au niveau politique.

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

---

GEWONE ZITTING 2007-2008

17 APRIL 2008

---

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**betreffende de minimumveiligheidseisen  
voor tunnels in het trans-Europese  
wegennet**

---

#### Memorie van toelichting

##### I. Inleiding

Dit voorontwerp van ordonnantie beoogt de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennetwerk (PbEG, L 167/39 van 30 april 2004. Rectificatie van het PbEG, L 201/56 van 7 juni 2004).

De bovengenoemde richtlijn streeft naar een hoog, uniform en constant niveau van veiligheid, dienstverlening en comfort op het trans-Europese wegennetwerk.

In haar Witboek over het vervoerbeleid (Witboek van de Commissie van 12 september 2001 : « Het Europese vervoerbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen », COM (2001) 370), wees de Commissie op het belang van een Europese richtlijn inzake minimumveiligheidseisen om de gebruikers van de tunnels, in het bijzonder die van het trans-Europese wegennetwerk, een hoog niveau van veiligheid te garanderen. Door de branden in de Mont-Blanc-tunnel en de Tauerntunnel in 1999 en in de Gothardtunnel in 2001 werd duidelijk dat bepaalde wegentunnels onvoldoende veilig zijn. Dit leidde tot beslissingen op politiek niveau.

Afin d'éviter des accidents/incidents et limiter leurs conséquences s'ils se produisent, la directive 2004/54/CE fixe des exigences de sécurité minimales pour les tunnels existants et futurs de plus de 500 mètres de longueur sur le réseau routier transeuropéen.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, il existe, actuellement, 7 tunnels de plus de 500 m. Il ne font, toutefois pas partie de la catégorie des tunnels auxquels la Directive est applicable, car ne faisant pas partie du réseau transeuropéen.

## II. Présentation de la Directive 2004/54/CE

L'objectif principal de la directive est la prévention des événements critiques qui mettent en danger la vie humaine, l'environnement, la structure du tunnel et les installations. L'objectif secondaire est la réduction des conséquences possibles des événements tels que les accidents/incidents, en fournissant les conditions préalables pour :

- permettre à des personnes impliquées dans un accident/incident de se sauver;
- permettre une intervention immédiate des usagers de la route;
- assurer une action efficace des services d'intervention;
- protéger l'environnement;
- limiter les dommages matériels.

Afin d'atteindre ces objectifs, des exigences organisationnelles et techniques, ainsi que des exigences d'informations opérationnelles pour les usagers de la route, ont été établies dans la directive.

En ce qui concerne les exigences organisationnelles, la directive harmonise l'organisation de la sécurité et clarifie les différents rôles et responsabilités. La directive demande que chaque État membre nomme une autorité administrative qui soit l'autorité compétente responsable de tous les aspects relatifs à la sécurité d'un tunnel. S'y ajoute le gestionnaire du tunnel qui est responsable de la gestion du tunnel. Vient ensuite l'agent de sécurité qui coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. Enfin, il y a l'entité de contrôle qui effectue contrôles, évaluations et tests dans les tunnels concernés.

En ce qui concerne les exigences techniques, celles-ci sont reprises dans les annexes de la directive. Ce sont des exigences minimales qui englobent toutes les composantes structurelles, la ventilation et les autres équipements

Om ongevallen/incidenten te voorkomen en, indien ze zich toch voordoen, de gevolgen ervan te beperken, stelt de richtlijn 2004/54/EG minimumveiligheidseisen vast voor bestaande en toekomstige tunnels op het trans-Europese wegennetwerk, met een lengte van meer dan 500 meter.

Op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er vandaag 7 tunnels met een lengte van meer dan 500 m. Zij behoren nochtans niet tot de categorie van tunnels waarop de richtlijn van toepassing is omdat ze geen deel uitmaken van het trans-Europese netwerk.

## II. Voorstelling van de Richtlijn 2004/54/EG

De belangrijkste doelstelling van de richtlijn is preventie van kritische gebeurtenissen die mensenlevens, het milieu, de structuur van de tunnel en de installaties in gevaar kunnen brengen. De secundaire doelstelling is de beperking van mogelijke gevolgen van gebeurtenissen zoals ongevallen/incidenten, door ervoor te zorgen dat vooraf voldaan is aan de voorwaarden om :

- mensen bij een ongeval/incident de mogelijkheid te bieden om zichzelf in veiligheid te brengen;
- onmiddellijk optreden van weggebruikers mogelijk te maken;
- doelmatig ingrijpen van de hulpdiensten te verzekeren;
- het milieu te beschermen;
- de materiële schade te beperken.

Om deze doelstellingen te bereiken, werden in de richtlijn organisatorische en technische eisen vastgesteld alsook eisen in verband met operationele informatie voor de weggebruikers.

Wat de organisatorische eisen betreft, harmoniseert de richtlijn de organisatie van de veiligheid en verduidelijkt zij de verschillende taken en verantwoordelijkheden. De richtlijn vraagt dat elke lidstaat een bestuursorgaan aanwijst dat verantwoordelijk is voor alle aspecten rond de veiligheid van een tunnel. Verder moet er een tunnelbeheerder aangeduid worden die verantwoordelijk is voor het beheer van de tunnel. Ook moet een veiligheidsbeambte aangesteld worden die alle preventieve en veiligheidsmaatregelen voor de veiligheid van de tunnelgebruikers en het tunnelpersoneel coördineert. Tot slot moet er een inspectie-instantie komen die in de desbetreffende tunnels alle controles, evaluaties en tests uitvoert.

De technische eisen zijn opgenomen in de bijlagen van de richtlijn. Het zijn minimumeisen waaraan alle structurele bestanddelen, de ventilatie en de andere elektromechanische apparatuur dienen te voldoen. De lidstaten kunnen

électromécaniques. Les États membres peuvent définir des exigences plus strictes, à condition qu'ils ne violent pas les exigences de la directive.

En ce qui concerne les exigences opérationnelles, cela a trait à la procédure à adopter en cas d'accident ou d'incident grave. Il est prévu la fermeture immédiate du tunnel concerné. Il est également souhaité que le temps nécessaire aux services d'intervention pour arriver sur les lieux d'un incident dans un tunnel soit aussi court que possible et qu'il soit mesuré par des exercices périodiques.

En ce qui concerne les usagers, la directive demande une meilleure information pour les usagers de la route sur la sécurité des tunnels, par exemple par des campagnes d'information au niveau national et une meilleure communication entre le gestionnaire de tunnel et les usagers de la route à l'intérieur d'un tunnel.

### **III. Transposition de la Directive 2004/54/CE en droit interne et présentation des spécificités de l'avant-projet d'ordonnance**

La directive 2004/54/CE doit être transposée par les États membres pour le 30 avril 2006.

Suite à différentes réunions du groupe de concertation créé et piloté par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, il a été convenu que la transposition de l'essentiel de la directive se ferait de manière identique sur le plan du contenu par chacune des entités concernées, en l'occurrence les Régions sur le territoire desquelles des tunnels éligibles sont établis ou pourraient être établis et le Fédéral.

L'option prise dans l'avant-projet d'ordonnance est d'assurer une transposition aussi proche que possible du texte de la directive 2004/54/CE. La lecture des considérants de la directive précitée permet la bonne compréhension du contenu de cet avant-projet.

La directive comporte 20 articles ainsi que 3 annexes.

La première annexe, intitulée « Mesures de sécurité visées à l'article 3 », fait l'objet à la fois de l'arrêté royal du 6 novembre 2007 (Moniteur belge du 9 novembre 2007) pris en exécution de la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (Moniteur belge 25 mai 2007), et d'un futur arrêté du Gouvernement bruxellois pris en exécution de l'article 4 du présent avant-projet d'ordonnance.

La deuxième annexe, intitulée « Approbation du projet, dossier de sécurité, mise en service du tunnel, modifications et exercices périodique » fera l'objet d'un arrêté du Gouvernement bruxellois pris en exécution des articles 5, 9 et 10 du présent avant-projet d'ordonnance.

strengere eisen vaststellen, op voorwaarde dat zij niet indruisen tegen de eisen van de richtlijn.

De operationele eisen betreffen de procedure die gevolgd dient te worden bij een ernstig ongeval of incident. Er wordt voorzien in de onmiddellijke sluiting van de desbetreffende tunnel. Verder wordt de wens uitgedrukt dat de tijd die hulpdiensten nodig hebben om in een tunnel op de plaats van het incident te komen zo kort mogelijk is en tijdens periodieke oefeningen gemeten wordt.

Voor de weggebruikers vraagt de richtlijn betere informatie over de veiligheid van de tunnels, bijvoorbeeld door nationale voorlichtingscampagnes, en een betere communicatie tussen de tunnelbeheerder en de weggebruikers in een tunnel.

### **III. Omzetting van Richtlijn 2004/54/EG in binnenlands recht en voorstelling van de bijzonderheden van het voorontwerp van ordonnantie**

Richtlijn 2004/54/EG moet door de lidstaten omgezet worden tegen 30 april 2006.

Tijdens verschillende vergaderingen van de overleggroep die werd opgericht en geleid door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer werd overeengekomen dat de richtlijn door alle betrokken entiteiten, in casu de gewesten waar de in aanmerking komende tunnels worden aangelegd of aangelegd zouden kunnen worden en de federale overheid, inhoudelijk identiek zal worden omgezet.

In het voorontwerp van ordonnantie wordt voor een omzetting gekozen die zo dicht mogelijk de tekst van richtlijn 2004/54/EG benadert. De consideransen van de richtlijn zorgen voor een goed begrip van de inhoud van dit voorontwerp.

De richtlijn bestaat uit 20 artikelen en 3 bijlagen.

De eerste bijlage « Veiligheidsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 3 » maakt tegelijk het voorwerp uit van het koninklijk besluit van 6 november 2007 (Belgisch Staatsblad van 9 november 2007) genomen in uitvoering van de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (Belgisch Staatsblad 25 mei 2007) en van een toekomstig Brussels regeringsbesluit genomen in uitvoering van artikel 4 van het voorontwerp van ordonnantie.

De tweede bijlage « Goedkeuring van het ontwerp, veiligheidsdocumentatie, ingebruikstelling van een tunnel, wijzigingen en periodieke oefeningen » zal het voorwerp uitmaken van een Brussels regeringsbesluit genomen in uitvoering van de artikelen 5, 9 en 10 van dit voorontwerp van ordonnantie.

La troisième annexe s'intitule : « Signalisation pour les tunnels ». Elle n'a pas de correspondance en droit bruxellois, étant donné que cette matière relève du Fédéral. Elle fait l'objet du projet :

- d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;
- d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

En date du 10 février 2006, l'avis favorable du Gouvernement sur cette matière a été transmis aux autorités concernées.

Il est à signaler, en conclusion, que le groupe de concertation ne limitera pas ses activités à la détermination des modalités de la transposition de la directive mais qu'il sera un lieu d'échange d'informations entre experts et de suivi de l'état d'avancement des travaux d'implémentation au sein de chaque entité concernée.

## Commentaire des articles

### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article n'appelle pas de commentaire.

### *Article 2*

L'art. 18.2 de la directive demande aux États membres de faire référence à ladite directive lors de la transposition dans le texte même ou de la publication officielle. Le présent article choisit de la faire figurer dans le texte même.

### *Article 3*

La directive s'applique uniquement aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Le préambule 25 invite toutefois les États membres à appliquer des niveaux de sécurité similaires pour les autres tunnels routiers situés sur leur territoire. D'où la possibilité offerte au Gouvernement d'élargir le champ d'application de l'ordonnance.

### *Article 4*

Cet article n'appelle pas de commentaire.

De derde bijlage « Verkeersborden en -tekens voor tunnels » kent geen overeenstemming in het Brussels recht, aangezien deze materie tot de bevoegdheid behoort van de federale overheid. Zij is het voorwerp van het ontwerp :

- van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;
- van ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

Op 10 februari 2006 werd een gunstig advies van de regering over deze materie overhandigd aan de betrokken overheden.

Tot slot dient opgemerkt te worden dat de overleggroep haar activiteiten niet zal beperken tot de vaststelling van de modaliteiten voor de omzetting van de richtlijn, maar dat zij tevens zal fungeren als een plaats waar deskundigen informatie kunnen uitwisselen en waar de voortgang van de implementeringswerkzaamheden binnen de desbetreffende entiteit gevolgd kan worden.

## Artikelsgewijze toelichting

### *Artikel 1*

Dit artikel behoeft geen toelichting.

### *Artikel 2*

In art. 18.2 van de richtlijn wordt bepaald dat de lidstaten bij de omzetting in de tekst zelf of bij de officiële bekendmaking moeten verwijzen naar de richtlijn. Er werd ervoor geopteerd om het in de tekst zelf op te nemen, in dit artikel.

### *Artikel 3*

De richtlijn is alleen van toepassing op tunnels in het trans-Europese wegennetwerk. In overweging 25 worden de lidstaten echter aangespoord om vergelijkbare veiligheidsniveaus toe te passen voor de andere wegentunnels op hun grondgebied. Vandaar dat de regering de mogelijkheid wordt geboden om het toepassingsgebied van de ordonnantie verder uit te breiden.

### *Artikel 4*

Dit artikel behoeft geen toelichting.

*Article 5*

Le Gouvernement doit veiller à ce que les tunnels respectent les exigences de sécurité définies tant au niveau fédéral qu'au niveau régional.

*Article 6*

Cet article clarifie le rôle de l'autorité administrative qui sera exercé par le Gouvernement bruxellois.

*Article 7*

Le Gouvernement désignera un gestionnaire de tunnel pour chaque tunnel. En cas d'accident grave, le gestionnaire de tunnel devra fournir à l'autorité administrative et aux services d'intervention un compte-rendu des faits et éventuellement un rapport d'enquête.

*Article 8*

Cet article prévoit que le gestionnaire de tunnel désigne pour chaque tunnel un agent de sécurité, qui doit être accepté par l'autorité administrative. Il est éventuellement possible de désigner un seul agent de sécurité pour plusieurs tunnels. Les tâches de l'agent de sécurité sont également énumérées.

*Article 9*

Les tunnels feront l'objet d'inspections régulières effectuées par des entités de contrôle indépendantes (voir article 11).

*Article 10*

La directive impose à l'autorité administrative d'évaluer pour le 30 octobre 2006 la conformité des tunnels aux exigences de sécurité. Si certains tunnels n'y satisfont pas, ils devront être réaménagés pour le 30 avril 2014.

*Article 11*

Les entités de contrôle indépendantes doivent effectuer au moins une inspection tous les 6 ans. Sur la base de leur rapport, l'autorité administrative pourra conclure si des modifications doivent être apportées au tunnel.

*Artikel 5*

De regering moet erop toezien dat de tunnels de veiligheidseisen respecteren die zowel op federaal als op gewestelijk niveau zijn bepaald.

*Artikel 6*

Dit artikel verduidelijkt de rol van het bestuursorgaan die de Brusselse regering zal uitoefenen.

*Artikel 7*

Voor elke tunnel zal door de regering een tunnelbeheerder worden aangeduid. Bij grote ongelukken dient de tunnelbeheerder het bestuursorgaan en de hulpdiensten een toelichtend verslag en eventueel een onderzoeksverslag te bezorgen.

*Artikel 8*

Dit artikel bepaalt dat er voor elke tunnel door de tunnelbeheerder een veiligheidsbeambte zal aangeduid worden, die aanvaard moet worden door het bestuursorgaan. Eventueel kan men eenzelfde veiligheidsbeambte aanduiden voor meerdere tunnels. De taken van de veiligheidsbeambte worden ook opgesomd.

*Artikel 9*

Er zullen in de tunnels regelmatig inspecties uitgevoerd moeten worden door onafhankelijke inspectie-instanties (zie artikel 11).

*Artikel 10*

De richtlijn legt op dat de tunnels tegen 30 oktober 2006 door het bestuursorgaan beoordeeld moeten worden op de conformiteit ervan met de veiligheidseisen. Indien bepaalde tunnels niet voldoen, moeten ze tegen 30 april 2014 heringericht worden.

*Artikel 11*

Er moeten minstens om de 6 jaar inspecties uitgevoerd worden door de onafhankelijke inspectie-instanties. Op basis van hun verslag kan het bestuursorgaan concluderen dat er wijzigingen aan de tunnel moeten gebeuren.

*Article 12*

Dans certains cas, par exemple lors d'une dérogation aux exigences de sécurité (voir article 5), il faut réaliser une analyse des risques relative au tunnel. Cette analyse des risques indique quels scénarios peuvent entraîner autant de victimes (risques), quelles mesures (et donc quels coûts) ont telle influence sur les risques.

*Article 13*

Cet article anticipe l'évolution de la technologie. En effet, les exigences de sécurité que le Gouvernement va élaborer (en s'inspirant d'abord des annexes de la directive) deviendront inévitablement désuètes au bout d'un certain temps. Dans l'attente d'une révision des exigences de sécurité, une dérogation pourra être autorisée. La directive impose toutefois l'approbation de cette dérogation par la Commission européenne.

*Article 14*

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

*Artikel 12*

In bepaalde gevallen, bijvoorbeeld bij afwijking van de veiligheidseisen (zie artikel 5) moet er een risicoanalyse van de tunnel gebeuren. Een risicoanalyse toont aan welke scenario's zoveel slachtoffers kunnen maken (risico's); welke maatregelen (en aldus kosten) welke invloed hebben op deze risico's.

*Artikel 13*

Dit artikel anticipeert op de verdere ontwikkeling van de technologie. De veiligheidseisen die door de regering zullen worden uitgewerkt (in eerste instantie overgenomen uit de bijlagen bij de richtlijn) zullen onvermijdelijk na een tijdje achterhaald zijn. In afwachting van een herziening van de veiligheidseisen kan men dan een afwijking toestaan. De richtlijn legt evenwel op dat hiertoe een goedkeuring van de Europese Commissie noodzakelijk is.

*Artikel 14*

Dit artikel behoeft geen toelichting.

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOU MIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**relative aux exigences de sécurité minimales  
applicables aux tunnels du réseau routier  
transeuropéen**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,

Après en avoir délibéré,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Ordonnance du ... relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance transpose partiellement la Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

*Article 2*

La présente ordonnance vise à assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels du réseau routier par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que la protection en cas d'accidents.

La présente ordonnance s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

Le Gouvernement peut étendre le champ d'application de la présente ordonnance.

*Article 3*

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

1° réseau routier transeuropéen : le réseau routier défini à la section 2 de l'annexe 1 de la décision n° 1692/96/CE et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe 2 de la dite décision;

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE  
ONDERWORPEN AAN  
HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**betreffende de minimumveiligheidseisen  
voor tunnels in het trans-Europese  
wegennet**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, wordt belast om, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, het ontwerp van ordonnantie voor te stellen waarvan de inhoud volgt :

Ordonnantie van ... betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement heeft aangenomen en Wij, de Regering, bekrachtigen het volgende :

*Artikel 1*

Onderhavige ordonnantie zet richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, gedeeltelijk om in Belgisch recht.

*Artikel 2*

Onderhavige ordonnantie beoogt een minimaal veiligheidsniveau voor weggebruikers in tunnels van het wegennet door kritische gebeurtenissen die mensenlevens, milieu en tunnelinstallaties in gevaar kunnen brengen, te voorkomen en door bescherming te bieden bij ongevallen.

Onderhavige ordonnantie is van toepassing op alle tunnels in het trans-Europese wegennet van meer dan 500 m lang, ongeacht of die in gebruik, in aanbouw of in de ontwerpfasen zijn.

De regering kan het toepassingsgebied van de onderhavige ordonnantie uitbreiden.

*Artikel 3*

Voor de toepassing van onderhavige ordonnantie wordt verstaan onder :

1° trans-Europees wegennet: het wegennet zoals omschreven in bijlage I, afdeling 2, van beschikking nr.1692/96/EG en geïllustreerd met kaarten of beschreven in bijlage II van die beschikking;

- 2° services d'intervention : tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les pompiers et les équipes de secours;
- 3° longueur du tunnel : la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.

*Article 4*

Le Gouvernement veille à ce que les tunnels satisfassent aux normes techniques minimales de sécurité définies dans l'arrêté royal pris en exécution de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen ainsi qu'aux autres exigences de sécurité définies par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut imposer des prescriptions plus strictes, à condition de ne pas contrevenir aux exigences de l'arrêté royal précité.

Lorsque certaines exigences de sécurité minimales ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui, soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, le Gouvernement peut accepter la mise en œuvre de mesure de réduction des risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques conformément à l'article 11.

*Article 5*

Le Gouvernement, exerçant le rôle d'autorité administrative, a la responsabilité de veiller à ce que tous les aspects de la sécurité d'un tunnel soient respectés et prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec la présente ordonnance.

Les mesures relatives à l'autorisation de mise en service des tunnels sont prises par le Gouvernement.

Sans préjudice de dispositions supplémentaires en la matière au niveau national, le Gouvernement est habilité à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Il spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

Le Gouvernement veille à ce que les tâches suivantes soient assurées :

- 1° tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
- 2° mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention;
- 3° définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
- 4° mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

*Article 6*

Pour chaque tunnel, qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation, le Gouvernement désigne comme gestionnaire du tunnel l'organisme public ou privé responsable de la gestion du tunnel au stade concerné. Le Gouvernement lui-même peut exercer cette fonction.

- 2° hulpdiensten : alle lokale openbare en particuliere diensten of diensten die tot het tunnelpersoneel behoren, die optreden bij ongelukken, met inbegrip van politie, brandweer en reddingsteams;

- 3° tunnellenge : de lengte van de langste rijstrook, berekend in het volledig gesloten gedeelte.

*Article 4*

De regering ziet erop toe dat de tunnels voldoen aan de minimale technische veiligheidsnormen bepaald in het koninklijk besluit genomen in uitvoering van artikel 3, lid 1 van de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet alsook aan de andere veiligheidseisen die door de regering zijn vastgesteld.

De regering mag strengere eisen stellen, op voorwaarde dat die niet strijdig zijn met de eisen van bovenvermeld koninklijk besluit.

Indien aan bepaalde minimum-veiligheidseisen alleen kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij niet haalbaar zijn, hetzij alleen tegen onevenredig hoge kosten uitvoerbaar zijn, dan mag de regering als alternatief voor die eisen de toepassing van risicobeperkende maatregelen accepteren, op voorwaarde dat de alternatieve maatregelen leiden tot een gelijkwaardige of betere bescherming. De efficiëntie van die maatregelen wordt aangetoond met een risicoanalyse overeenkomstig artikel 11.

*Artikel 5*

De regering, die de rol van bestuursorgaan uitoefent, heeft de verantwoordelijkheid erop toe te zien dat alle veiligheidsaspecten van een tunnel gerespecteerd worden en neemt de noodzakelijke maatregelen om de conformiteit met onderhavige ordonnantie te garanderen.

De maatregelen inzake de machtiging voor de ingebruikstelling van de tunnels worden door de regering genomen.

Onverminderd nadere nationale regelingen op dit gebied is de regering bevoegd om het gebruik van een tunnel te onderbreken of te beperken als niet voldaan is aan de veiligheidseisen. Zij geeft daarbij aan onder welke voorwaarden het normale verkeer weer doorgang kan vinden.

De regering zorgt ervoor dat de volgende taken worden uitgevoerd :

- 1° het op gezette tijden testen en inspecteren van tunnels en daarmee verband houdende veiligheidsnormen opstellen;
- 2° het opstellen van organisatorische plannen en uitvoeringsplannen (met inbegrip van calamiteitenplannen) voor de training en uitrusting van hulpdiensten;
- 3° het vaststellen van de procedure voor onmiddellijke sluiting van tunnels in noodgevallen;
- 4° het implementeren van de noodzakelijke risicobeperkende maatregelen.

*Artikel 6*

Voor elke tunnel, ongeacht of die in de ontwerp-, in de bouw- of in de operationele fase verkeert, wijst de regering het openbare of particuliere lichaam aan dat als tunnelbeheerder verantwoordelijk is voor het beheer van de tunnel in de betreffende fase. De regering zelf kan deze functie uitoefenen.

Tout incident ou accident significatif dans un tunnel fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel. Ce compte rendu est transmis, par courrier ordinaire, à l'agent de sécurité visé à l'article 7, au Gouvernement et aux services d'intervention dans un délai maximum d'un mois.

Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé à l'alinéa 2, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport, par courrier ordinaire, à l'agent de sécurité, au Gouvernement et aux services d'intervention au plus tard un mois après l'avoir lui-même reçu.

#### Article 7

Pour chaque tunnel, le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par le Gouvernement et qui coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. L'agent de sécurité peut être un membre du personnel du tunnel ou des services d'intervention, est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions. Un agent de sécurité peut assumer ses tâches et fonctions dans plusieurs tunnels.

L'agent de sécurité assume les tâches/fonctions suivantes :

- 1° assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels;
- 2° participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence;
- 3° participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation de tunnels existants;
- 4° vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers;
- 5° émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
- 6° vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
- 7° participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé à l'article 6, alinéas 2 et 3.

#### Article 8

Le Gouvernement veille à ce que les contrôles, les évaluations et les tests soient effectués par des entités de contrôle.

Toute entité procédant aux contrôles, évaluations et tests doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

#### Article 9

Le Gouvernement évalue la conformité des tunnels qui sont déjà ouverts à la circulation publique aux exigences de la présente ordonnance, avec une référence particulière au dossier de sécurité déterminé par le Gouvernement et sur base d'un contrôle.

Over elk significant incident of ongeluk in een tunnel stelt de tunnelbeheerder een toelichtend verslag op. Het verslag wordt bij gewone brief binnen ten hoogste één maand naar de veiligheidsbeambte vermeld in artikel 7, de regering en de hulpdiensten verstuurd.

Indien er een onderzoeksverslag wordt opgesteld met een analyse van de omstandigheden van het incident of ongeluk vermeld in het tweede lid, of de conclusies die daaruit kunnen worden getrokken, verstuurt de tunnelbeheerder dit verslag, bij gewone brief, binnen één maand na ontvangst naar de veiligheidsbeambte, de regering en de hulpdiensten.

#### Artikel 7

Voor elke tunnel benoemt de tunnelbeheerder een veiligheidsbeambte, die eerst moet worden aanvaard door de regering. Die veiligheidsbeambte coördineert alle preventieve en veiligheidsmaatregelen om de veiligheid van de tunnelgebruikers en het tunnelpersoneel te garanderen. De veiligheidsbeambte kan tot het tunnelpersoneel of tot de hulpdiensten behoren. Voor veiligheidskwesties in verkeerstunnels is hij onafhankelijk en neemt hij geen instructies aan van een werkgever. Een veiligheidsbeambte kan zijn taken en functies in verschillende tunnels uitoefenen.

De veiligheidsbeambte heeft de volgende taken en functies :

- 1° zorgen voor coördinatie met hulpdiensten en meewerken aan de opstelling van de uitvoeringsplannen;
- 2° meewerken aan de planning, uitvoering en evaluatie van acties in noodsituaties;
- 3° meewerken aan het opstellen van veiligheidsplannen en het specificeren van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van nieuwe tunnels en wijzigingen aan bestaande tunnels;
- 4° nagaan of het bedieningspersoneel en de hulpdiensten getraind zijn en meewerken aan de organisatie van oefeningen die met regelmatige tussenpozen worden gehouden;
- 5° advies verlenen over de ingebruikstelling van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van tunnels;
- 6° nagaan of de tunnelconstructie en voorzieningen worden onderhouden en hersteld;
- 7° meewerken aan de evaluatie van alle significante incidenten en ongelukken, bedoeld in artikel 6, tweede en derde lid.

#### Artikel 8

De regering ziet erop toe dat inspecties, evaluaties en tests worden uitgevoerd door inspectie-instanties.

Instanties die inspecties, evaluaties en tests uitvoeren, moeten procesmatig en qua deskundigheid van hoge kwaliteit zijn en in functioneel opzicht onafhankelijk van de tunnelbeheerder zijn.

#### Artikel 9

De regering beoordeelt de overeenstemming van de tunnels die in gebruik genomen zijn, met de eisen van onderhavige ordonnantie, mede aan de hand van de door de regering te bepalen, veiligheidsdocumentatie en inspectie.

Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel propose au Gouvernement un plan d'adaptation du tunnel aux dispositions de la présente ordonnance ainsi que les mesures correctrices qu'il compte mettre en œuvre.

Le Gouvernement approuve les mesures correctrices ou demande que des modifications y soient apportées.

Par la suite, si les mesures correctrices comportent des modifications substantielles de la construction ou de l'exploitation, la procédure déterminée par le Gouvernement est mise en œuvre, une fois que ces mesures ont été réalisées.

#### Article 10

Le Gouvernement vérifie que des contrôles réguliers sont effectués par l'entité de contrôle pour s'assurer que tous les tunnels entrant dans le champ d'application de la présente ordonnance en respectent les dispositions.

L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, le Gouvernement constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente ordonnance, il informe, par lettre recommandée, le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises.

Le Gouvernement définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctrices soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

Si les mesures correctrices comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, une fois que ces mesures ont été réalisées, le tunnel fait l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation conformément à la procédure déterminée par le Gouvernement.

#### Article 11

Une analyse des risques est effectuée, lorsque cela est nécessaire, par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel. Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté au Gouvernement. Il s'agit d'une analyse des risques pour un tunnel donné, prenant en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

#### Article 12

Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites en vertu de la présente ordonnance, le Gouvernement peut accorder une dérogation aux exigences prescrites en vertu de la présente ordonnance, sur la base d'une demande du gestionnaire du tunnel.

#### Article 13

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Indien nodig legt de tunnelbeheerder aan de regering een plan voor om de tunnel aan de bepalingen van onderhavige ordonnantie aan te passen, samen met de corrigerende maatregelen die hij wil treffen.

De regering keurt de corrigerende maatregelen goed of geeft aan dat ze moeten worden gewijzigd.

Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de constructie of de exploitatie inhouden, wordt, zodra die maatregelen zijn genomen, de door de regering te bepalen procedure toegepast.

#### Artikel 10

De regering vergewist zich ervan dat de inspectie-instantie regelmatig inspecties uitvoert om ervoor te zorgen dat alle tunnels die onderhavige ordonnantie vallen, aan de bepalingen daarvan voldoen.

De termijn tussen twee achtereenvolgende inspecties van een tunnel bedraagt ten hoogste zes jaar.

Indien de regering op basis van het verslag van de inspectie-instantie concludeert dat een tunnel niet voldoet aan de bepalingen van onderhavige ordonnantie, meldt zij, per aangetekend schrijven, aan de tunnelbeheerder en de veiligheidsbeambte dat er maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de tunnel moeten worden genomen.

De regering bepaalt de voorwaarden die zullen gelden tot de voltooiing van de corrigerende maatregelen, wat het voortgezette gebruik of de heropening van de tunnel betreft, en stelt eventueel andere relevante beperkingen of voorwaarden vast.

Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de bouw of de exploitatie inhouden, wordt, zodra die maatregelen zijn genomen, opnieuw goedkeuring gegeven om de tunnel in gebruik te nemen volgens de door de regering te bepalen procedure.

#### Artikel 11

Indien nodig worden risicoanalyses uitgevoerd door een orgaan dat in functioneel opzicht onafhankelijk is van de tunnelbeheerder. De inhoud en het resultaat van de risicoanalyse worden opgenomen in de veiligheidsdocumentatie die aan de regering wordt voorgelegd. Bij die analyse van de risico's van een gegeven tunnel, wordt rekening gehouden met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, meer bepaald met de verkeerskenmerken, de tunnallengte, het verkeerstype en de tunnelgeometrie, alsmede met het voorspelde aantal vrachtwagens per dag.

#### Artikel 12

Om innovatieve veiligheidsvoorzieningen te kunnen installeren en te gebruiken of innovatieve veiligheidsprocedures te gebruiken die een gelijkwaardig of hoger beschermingsniveau bieden dan de krachtens onderhavige ordonnantie te bepalen actuele technologieën, kan de regering een afwijking van de eisen die krachtens onderhavige ordonnantie bepaald zijn, toestaan op verzoek van de tunnelbeheerder.

#### Artikel 13

Onderhavige ordonnantie treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

Bruxelles, le

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

Brussel,

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'État, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de la Région de Bruxelles-Capitale, le 28 février 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen », a donné l'avis n° 44.201/4 suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

### Portée de l'avant-projet d'ordonnance

1. Comme l'indique son article 1<sup>er</sup>, l'avant-projet d'ordonnance présentement examiné tend à transposer partiellement, pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (ci-après la « directive 2004/54/CE »).

À cette fin, l'article 4 de l'avant-projet dispose que les tunnels concernés doivent satisfaire aux « nonnes techniques minimales de sécurité définies dans l'arrêté royal pris en exécution de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen <sup>(1)</sup> ainsi qu'aux autres exigences de sécurité définies par le Gouvernement ». Les articles 5 à 8 de l'avant-projet d'ordonnance ont trait à la désignation et aux tâches attribuées à l'autorité administrative, laquelle est en l'occurrence le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, aux gestionnaires du tunnel, ainsi qu'à l'agent de sécurité et à l'entité de contrôle. L'article 9 de l'avant-projet de l'ordonnance précise les règles applicables aux tunnels déjà en exploitation. L'article 10 de l'avant-projet a trait aux contrôles périodiques des tunnels. L'article 11 concerne les analyses de risque. Enfin, l'article 12 permet de déroger aux normes de sécurité existantes afin de permettre l'introduction d'équipements et de procédés innovants.

2. Ainsiqu'il vient d'être exposé, l'avant-projet d'ordonnance ne constitue qu'une transposition partielle, pour ce qui concerne les compétences de la Région de Bruxelles-Capitale en la matière, de la directive 2004/54/CE.

Pour un aperçu plus complet de la transposition de cette directive en droit belge et, notamment, pour ce qui concerne la répartition des compétences entre l'État fédéral et les régions quant à la fixation des « exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen », il convient également de se référer :

(1) Il est ainsi renvoyé à l'arrêté royal du 6 novembre 2007 relatif aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 28 februari 2008 door de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet », heeft het volgende advies nr. 44.201/4 gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup> van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

### Strekking van het voorontwerp van ordonnantie

1. Zoals in artikel 1 van het voorontwerp van ordonnantie wordt aangegeven, strekt het onderzochte voorontwerp ertoe richtlijn nr. 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (hierna te noemen « richtlijn 2004/54/EG ») gedeeltelijk om te zetten, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft.

Daartoe wordt in artikel 4 van het voorontwerp bepaald dat de tunnels in kwestie moeten voldoen aan de « minimale technische veiligheidsnormen bepaald in het koninklijk besluit genomen in uitvoering van artikel 3, lid 1 van de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet <sup>(1)</sup> alsook aan de andere veiligheidseisen die door de regering zijn vastgesteld ». De artikelen 5 tot 8 van het voorontwerp van ordonnantie hebben betrekking op de aanwijzing en de taken van het bestuursorgaan, dat in dit geval de Brusselse Hoofdstedelijke Regering is, op de tunnelbeheerders, de veiligheidsbeambte en de inspectie-instantie. In artikel 9 van het voorontwerp van ordonnantie wordt nader bepaald welke regels gelden voor tunnels die al in gebruik genomen zijn. Artikel 10 van het voorontwerp heeft betrekking op de periodieke inspecties van de tunnels. Artikel 11 houdt verband met de risicoanalyse. Artikel 12, ten slotte, biedt de mogelijkheid om afwijkingen van de bestaande veiligheidseisen toe te staan om innovatieve voorzieningen en procédés ingang te laten vinden.

2. Zoals daarnet uiteengezet is, levert het voorontwerp van ordonnantie slechts een gedeeltelijke omzetting op van richtlijn 2004/54/EG, wat de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter zake betreft.

Om een vollediger beeld te krijgen van de omzetting van die richtlijn in Belgisch recht en, inzonderheid, wat betreft de verdeling van de bevoegdheid tussen de Federale Staat en de gewesten voor het vaststellen van de « minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet », dient men eveneens de volgende regelingen in ogenschouw te nemen :

(1) Aldus wordt verwezen naar het koninklijk besluit van 6 november 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

- au décret de la Région wallonne du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen ainsi qu'aux avis 41.590/4 du 21 novembre 2006 et 43.238/4 du 2 juillet 2007 <sup>(2)</sup>;
- à la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et à l'avis 42.538/4 relatif à l'avant-projet de loi devenu cette loi <sup>(3)</sup>;
- au décret du Parlement flamand du 1<sup>er</sup> juin 2007 relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, ainsi qu'à l'avis 41.688/3 y relatif <sup>(4)</sup>;
- à l'arrêté royal du 6 novembre 2007 précité.

### Observations particulières

#### Article 10

L'expression « entrant dans le champ d'application de la présente ordonnance » est inutile compte tenu de l'article 2 de l'avant-projet. Elle doit être omise.

#### Article 11

La troisième phrase de l'article 11 serait mieux introduite comme suit :

« Lors de cette analyse des risques d'un certain tunnel, il est tenu compte de [...] »<sup>(5)</sup>.

(2) Doc. Parl., wall., 2007-2008, n° 676/1.

(3) Doc. Parl., Chambre, 2006-2007, n° 3063/1.

(4) Doc. VI. Pari., 2006-2007, n° 1153/1. Voir aussi l'avis 41.271/VR donné le 3 octobre 2006 sur un premier avant-projet de décret « *betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese netwerk* ». C'est dans cet avis qu'il a, notamment, été observé que les « exigences de sécurité minimales » au sens de l'article 3 de la directive 2004/54/CE doivent être qualifiées en droit interne de « normes techniques minimales de sécurité » au sens de l'article 6, § 3, 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, avec cette conséquence que la transposition de cet article en droit interne incombe également au législateur fédéral. Pour les suites réservées à cet avis, voir la loi du 9 mai 2007 précitée. Voir aussi, pour d'autres aspects de la transposition de la directive qui relèvent également de la compétence du législateur fédéral : l'arrêté royal du 20 juin 2006 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et l'arrêté ministériel du 19 juin 2006 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

(5) Voir l'article 12, troisième phrase, du décret du Vlaamse raad précité.

- het decreet van het Waals Gewest van 19 december 2007 houdende minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, alsmede de adviezen 41.590/4 van 21 november 2006 en 43.238/4 van 2 juli 2007 <sup>(2)</sup>;
- de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet en advies 42.538/4 betreffende het voorontwerp van wet dat tot die wet heeft geleid <sup>(3)</sup>;
- het decreet van het Vlaams Parlement van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, alsmede advies 41.688/3, dat daarop betrekking heeft <sup>(4)</sup>;
- het voormelde koninklijk besluit van 6 november 2007.

### Bijzondere opmerkingen

#### Artikel 10

De uitdrukking « die onder onderhavige ordonnantie vallen » is overbodig, gelet op artikel 2 van het voorontwerp. Die uitdrukking dient te vervallen.

#### Artikel 11

De Franse tekst van de derde zin van artikel 11 zou beter als volgt beginnen :

« Lors de cette analyse des risques d'un certain tunnel, il est tenu compte de [...] »<sup>(5)</sup>.

(2) Gedr. St. Parl., wall., 2007-2008, nr. 676/1.

(3) Gedr. St., Kamer, 2006-2007, nr. 3063/1.

(4) Gedr. St., Vlaams Parlement, 2006-2007, nr. 1153/1. Zie eveneens advies 41.271/VR, uitgebracht op 3 oktober 2006 over een eerste voorontwerp van decreet « *betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese netwerk* ». In dat advies is inzonderheid opgemerkt dat de « minimumveiligheidseisen », waarvan artikel 3 van richtlijn 2004/54/EG gewag maakt, internrechtelijk dienen te worden gekwalificeerd als « minimale technische veiligheidsnormen » in de zin van artikel 6, § 3, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zodat het aan de federale wetgever toekomt om dat artikel van de richtlijn in het intern recht om te zetten. Voor het gevolg dat aan dat advies is gegeven, zie de voormelde wet van 9 mei 2007. Zie eveneens, voor andere aspecten van de omzetting van de richtlijn die eveneens onder de bevoegdheid van de federale wetgever ressorteren: het koninklijk besluit van 20 juni 2006 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg en het ministerieel besluit van 19 juni 2006 tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

(5) Zie artikel 12, derde zin, van het voornoemde decreet van de Vlaamse Raad.

L'assemblée générale de la section de législation était composée de

Messieurs	Y. KREINS,	président de chambre, président,
	P. HANSE, J. JAUMOTTE,	présidents de chambre, conseiller d'État,
	H. BOSLY,	assesseurs de la section de
Mesdames	A. WEYEMBERGH	législation,
	C. GIGOT,	greffier,

Le rapport a été présenté par M. P. Gilliaux, premier auditeur chef de section.

*Le Greffier,*

C. GIGOT

*Le Président,*

Y. KREINS

De algemene vergadering van de afdeling wetgeving was samengesteld uit

de heren	Y. KREINS,	kamervoorzitter, voorzitter,
	P. HANSE, J. JAUMOTTE,	kamervoorzitter, staatsraad,
	H. BOSLY,	assessoren van de afdeling
Mevrouwen	A. WEYEMBERGH	wetgeving,
	C. GIGOT,	greffier,

Het verslag werd uitgebracht door de heer P. GILLIAUX, eerste auditor-afdelingshoofd

*De Griffier,*

C. GIGOT

*De Voorzitter,*

Y. KREINS

**PROJET D'ORDONNANCE****relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen**

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,

Après en avoir délibéré,

ARRETE :

Le ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

La présente ordonnance transpose partiellement, pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, la Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

*Article 3*

La présente ordonnance vise à assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels du réseau routier par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que la protection en cas d'accidents.

La présente ordonnance s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

Le Gouvernement peut étendre le champ d'application de la présente ordonnance.

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE****betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet**

DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

Op voorstel van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, wordt belast om, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, het ontwerp van ordonnantie voor te stellen waarvan de inhoud volgt :

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

Onderhavige ordonnantie zet Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, gedeeltelijk om, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft.

*Artikel 3*

Onderhavige ordonnantie beoogt een minimaal veiligheidsniveau voor weggebruikers in tunnels van het wegennet door kritische gebeurtenissen die mensenlevens, milieu en tunnelinstallaties in gevaar kunnen brengen, te voorkomen en door bescherming te bieden bij ongevallen.

Onderhavige ordonnantie is van toepassing op alle tunnels in het trans-Europese wegennet van meer dan 500 meter lang, ongeacht of die in gebruik, in aanbouw of in de ontwerpfase zijn.

De Regering kan het toepassingsgebied van de onderhavige ordonnantie uitbreiden.

*Article 4*

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° réseau routier transeuropéen : le réseau routier défini à la section 2 de l'annexe I de la décision n° 1692/96/CE et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe II de la dite décision;
- 2° services d'intervention : tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les pompiers et les équipes de secours;
- 3° longueur du tunnel : la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.

*Article 5*

Le Gouvernement veille à ce que les tunnels satisfassent aux normes techniques minimales de sécurité définies dans l'arrêté royal pris en exécution de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen ainsi qu'aux autres exigences de sécurité définies par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut imposer des prescriptions plus strictes, à condition de ne pas contrevenir aux exigences de l'arrêté royal précité.

Lorsque certaines exigences de sécurité minimales ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui, soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, le Gouvernement peut accepter la mise en œuvre de mesure de réduction des risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques conformément à l'article 12.

*Article 6*

Le Gouvernement, exerçant le rôle d'autorité administrative, a la responsabilité de veiller à ce que tous les aspects de la sécurité d'un tunnel soient respectés et prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec la présente ordonnance.

Les mesures relatives à l'autorisation de mise en service des tunnels sont prises par le Gouvernement.

*Artikel 4*

Voor de toepassing van onderhavige ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° trans-Europees wegennet : het wegennet zoals omschreven in bijlage I, afdeling 2, van beschikking nr. 1692/96/EG en geïllustreerd met kaarten of beschreven in bijlage II van die beschikking;
- 2° hulpdiensten : alle lokale openbare en particuliere diensten of diensten die tot het tunnelpersoneel behoren, die optreden bij ongelukken, met inbegrip van politie, brandweer en reddingsteams;
- 3° tunnellenge : de lengte van de langste rijstrook, berekend in het volledig gesloten gedeelte.

*Artikel 5*

De Regering ziet erop toe dat de tunnels voldoen aan de minimale technische veiligheidsnormen bepaald in het koninklijk besluit genomen in uitvoering van artikel 3, lid 1 van de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet alsook aan de andere veiligheidseisen die door de regering zijn vastgesteld.

De Regering mag strengere eisen stellen, op voorwaarde dat die niet strijdig zijn met de eisen van bovenvermeld koninklijk besluit.

Indien aan bepaalde minimum-veiligheidseisen alleen kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij niet haalbaar zijn, hetzij alleen tegen onevenredig hoge kosten uitvoerbaar zijn, mag de Regering als alternatief voor die eisen de toepassing van risicobeperkende maatregelen aanvaarden, op voorwaarde dat de alternatieve maatregelen leiden tot een gelijkwaardige of betere bescherming. De efficiëntie van die maatregelen wordt aangetoond met een risicoanalyse overeenkomstig artikel 12.

*Artikel 6*

De Regering, die de rol van bestuursorgaan uitoefent, heeft de verantwoordelijkheid erop toe te zien dat alle veiligheidsaspecten van een tunnel gerespecteerd worden en neemt de noodzakelijke maatregelen om de conformiteit met onderhavige ordonnantie te garanderen.

De maatregelen inzake de machtiging voor de ingebruikstelling van de tunnels worden door de Regering genomen.

Sans préjudice de dispositions supplémentaires en la matière au niveau national, le Gouvernement est habilité à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Il spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

Le Gouvernement veille à ce que les tâches suivantes soient assurées :

- 1° tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
- 2° mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention;
- 3° définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
- 4° mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

#### *Article 7*

Pour chaque tunnel, qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation, le Gouvernement désigne comme gestionnaire du tunnel l'organisme public ou privé responsable de la gestion du tunnel au stade concerné. Le Gouvernement lui-même peut exercer cette fonction.

Tout incident ou accident significatif dans un tunnel fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel. Ce compte rendu est transmis, par courrier ordinaire, à l'agent de sécurité visé à l'article 7, au Gouvernement et aux services d'intervention dans un délai maximum d'un mois.

Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé à l'alinéa 2, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport, par courrier ordinaire, à l'agent de sécurité, au Gouvernement et aux services d'intervention au plus tard un mois après l'avoir lui-même reçu.

#### *Article 8*

Pour chaque tunnel, le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par le Gouvernement et qui coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. L'agent de sécurité peut être un membre du personnel du tunnel ou des services d'intervention. Il est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit

Onverminderd nadere nationale regelingen op dit gebied is de Regering bevoegd om het gebruik van een tunnel te onderbreken of te beperken als niet voldaan is aan de veiligheidseisen. Zij geeft daarbij aan onder welke voorwaarden het normale verkeer weer doorgang kan vinden.

De Regering zorgt ervoor dat de volgende taken worden uitgevoerd :

- 1° het op gezette tijden testen en inspecteren van tunnels en daarmee verband houdende veiligheidseisen opstellen;
- 2° het opstellen van organisatorische plannen en uitvoeringsplannen (met inbegrip van calamiteitenplannen) voor de training en uitrusting van hulpdiensten;
- 3° het vaststellen van de procedure voor onmiddellijke sluiting van tunnels in noodgevallen;
- 4° het implementeren van de noodzakelijke risicobeperkende maatregelen.

#### *Artikel 7*

Voor elke tunnel, ongeacht of die in de ontwerp-, in de bouw- of in de operationele fase verkeert, wijst de Regering het openbare of particuliere lichaam aan dat als tunnelbeheerder verantwoordelijk is voor het beheer van de tunnel in de betreffende fase. De Regering zelf kan deze functie uitoefenen.

Over elk significant incident of ongeluk in een tunnel stelt de tunnelbeheerder een toelichtend verslag op. Het verslag wordt bij gewone brief binnen ten hoogste één maand naar de veiligheidsbeambte vermeld in artikel 7, de Regering en de hulpdiensten verstuurd.

Indien er een onderzoeksverslag wordt opgesteld met een analyse van de omstandigheden van het incident of ongeluk, vermeld in het tweede lid, of de conclusies die daaruit kunnen worden getrokken, verstuurt de tunnelbeheerder dit verslag, bij gewone brief, binnen één maand na ontvangst naar de veiligheidsbeambte, de Regering en de hulpdiensten.

#### *Artikel 8*

Voor elke tunnel benoemt de tunnelbeheerder een veiligheidsbeambte, die eerst moet worden aanvaard door de Regering. Die veiligheidsbeambte coördineert alle preventieve en veiligheidsmaatregelen om de veiligheid van de tunnelgebruikers en het tunnelpersoneel te garanderen. De veiligheidsbeambte kan tot het tunnelpersoneel of tot de hulpdiensten behoren. Voor veiligheidskwesties in verkeerstunnels is hij onafhankelijk en neemt hij geen instruc-

pas d'instructions d'un employeur sur ces questions. Un agent de sécurité peut assumer ses tâches et fonctions dans plusieurs tunnels.

L'agent de sécurité assume les tâches/fonctions suivantes :

- 1° assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels;
- 2° participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence;
- 3° participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation de tunnels existants;
- 4° vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers;
- 5° émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
- 6° vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
- 7° participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé à l'article 7, alinéas 2 et 3.

#### Article 9

Le Gouvernement veille à ce que les contrôles, les évaluations et les tests soient effectués par des entités de contrôle.

Toute entité procédant aux contrôles, évaluations et tests doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

#### Article 10

Le Gouvernement évalue la conformité des tunnels qui sont déjà ouverts à la circulation publique aux exigences de la présente ordonnance, avec une référence particulière au dossier de sécurité déterminé par le Gouvernement et sur base d'un contrôle.

Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel propose au Gouvernement un plan d'adaptation du tunnel aux dispositions de la présente ordonnance ainsi que les mesures correctrices qu'il compte mettre en œuvre.

ties aan van een werkgever. Een veiligheidsbeambte kan zijn taken en functies in verschillende tunnels uitoefenen.

De veiligheidsbeambte heeft de volgende taken en functies :

- 1° zorgen voor coördinatie met hulpdiensten en meewerken aan de opstelling van de uitvoeringsplannen;
- 2° meewerken aan de planning, uitvoering en evaluatie van acties in noodsituaties;
- 3° meewerken aan het opstellen van veiligheidsplannen en het specificeren van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van nieuwe tunnels en wijzigingen aan bestaande tunnels;
- 4° nagaan of het bedieningspersoneel en de hulpdiensten getraind zijn en meewerken aan de organisatie van oefeningen die met regelmatige tussenpozen worden gehouden;
- 5° advies verlenen over de toestemming tot ingebruikstelling van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van tunnels;
- 6° nagaan dat de tunnelconstructie en voorzieningen worden onderhouden en hersteld;
- 7° meewerken aan de evaluatie van alle significante incidenten en ongelukken, bedoeld in artikel 7, tweede en derde lid.

#### Artikel 9

De Regering ziet erop toe dat inspecties, evaluaties en tests worden uitgevoerd door inspectie-instanties.

Instanties die inspecties, evaluaties en tests uitvoeren, moeten procesmatig en qua deskundigheid van hoge kwaliteit zijn en in functioneel opzicht onafhankelijk van de tunnelbeheerder zijn.

#### Artikel 10

De Regering beoordeelt de overeenstemming van de tunnels die in gebruik genomen zijn, met de eisen van onderhavige ordonnantie, mede aan de hand van de door de Regering te bepalen veiligheidsdocumentatie en van een inspectie.

Indien nodig legt de tunnelbeheerder aan de Regering een plan voor om de tunnel aan de bepalingen van onderhavige ordonnantie aan te passen, samen met de corrigerende maatregelen die hij wil treffen.

Le Gouvernement approuve les mesures correctrices ou demande que des modifications y soient apportées.

Par la suite, si les mesures correctrices comportent des modifications substantielles de la construction ou de l'exploitation, la procédure déterminée par le Gouvernement est mise en œuvre, une fois que ces mesures ont été réalisées.

#### *Article 11*

Le Gouvernement vérifie que des contrôles réguliers sont effectués par l'entité de contrôle pour s'assurer que tous les tunnels en respectent les dispositions.

L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, le Gouvernement constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente ordonnance, il informe, par lettre recommandée, le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises.

Le Gouvernement définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctrices soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

Si les mesures correctrices comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, une fois que ces mesures ont été réalisées, le tunnel fait l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation conformément à la procédure déterminée par le Gouvernement.

#### *Article 12*

Une analyse des risques est effectuée, lorsque cela est nécessaire, par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel. Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté au Gouvernement. Lors de cette analyse des risques d'un tunnel donné, il est tenu compte de l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

#### *Article 13*

Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection

De Regering keurt de corrigerende maatregelen goed of geeft aan dat ze moeten worden gewijzigd.

Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de constructie of de exploitatie inhouden, wordt, zodra die maatregelen zijn genomen, de door de Regering te bepalen procedure toegepast.

#### *Artikel 11*

De Regering vergewist zich ervan dat de inspectie-instantie regelmatig inspecties uitvoert om ervoor te zorgen dat alle tunnels aan de bepalingen daarvan voldoen.

De termijn tussen twee achtereenvolgende inspecties van een tunnel bedraagt ten hoogste zes jaar.

Indien de Regering op basis van het verslag van de inspectie-instantie concludeert dat een tunnel niet voldoet aan de bepalingen van onderhavige ordonnantie, meldt zij, per aangetekend schrijven, aan de tunnelbeheerder en de veiligheidsbeambte, dat er maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de tunnel moeten worden genomen.

De Regering bepaalt de voorwaarden die zullen gelden tot de voltooiing van de corrigerende maatregelen, wat het voortgezette gebruik of de heropening van de tunnel betreft, en stelt eventueel andere relevante beperkingen of voorwaarden vast.

Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de bouw of de exploitatie inhouden, wordt, zodra die maatregelen zijn genomen, opnieuw goedkeuring gegeven om de tunnel in gebruik te nemen volgens de door de Regering te bepalen procedure.

#### *Artikel 12*

Indien nodig worden risicoanalyses uitgevoerd door een orgaan dat in functioneel opzicht onafhankelijk is van de tunnelbeheerder. De inhoud en het resultaat van de risicoanalyse worden opgenomen in de veiligheidsdocumentatie die aan de Regering wordt voorgelegd. Bij die analyse van de risico's van een gegeven tunnel, wordt rekening gehouden met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, meer bepaald met de verkeerskenmerken, de tunnallengte, het verkeerstype en de tunnelgeometrie, alsmede met het voorspelde aantal vrachtwagens per dag.

#### *Artikel 13*

Om innovatieve veiligheidsvoorzieningen te kunnen installeren en te gebruiken of innovatieve veiligheidsprocedures te gebruiken die een gelijkwaardig of hoger be-

équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites en vertu de la présente ordonnance, le Gouvernement peut accorder une dérogation aux exigences prescrites en vertu de la présente ordonnance, sur la base d'une demande du gestionnaire du tunnel.

*Article 14*

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 10 avril 2008

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

schermingsniveau bieden dan de krachtens onderhavige ordonnantie te bepalen actuele technologieën, kan de regering een afwijking van de eisen die krachtens onderhavige ordonnantie bepaald zijn, toestaan op verzoek van de tunnelbeheerder.

*Artikel 14*

Onderhavige ordonnantie treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 10 april 2008

De Minister-Voorzitter belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Openbare Nethheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET