

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

25 AVRIL 2016

PROPOSITION DE CONSTATS ET DE RECOMMANDATIONS RELATIFS À L'ÉTAT DES TUNNELS BRUXELLOIS

RAPPORT

fait au nom de la commission spéciale
consacrée à l'état des
tunnels bruxellois

par M. Marc LOEWENSTEIN (F) et
Mme Céline DELFORGE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Président : M. Charles Picqué.

Membres effectifs : Mme Michèle Carthé, MM. Ridouane Chahid, Philippe Close, Mme Caroline Désir, MM. Jamal Ikazban, Alain Courtois, Vincent De Wolf, Boris Dilliès, Emmanuel De Bock, Marc Loewenstein, Hervé Doyen, Mmes Céline Delforge, Els Ampe, MM. Jef Van Damme, Bruno De Lille.

Membres suppléants : M. Hasan Koyuncu, Mme Catherine Moureaux, MM. Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Marion Lemesre, MM. Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Mme Martine Payfa, M. Benoît Cerexhe, Mmes Julie de Groote, Zoé Genot, MM. Arnaud Pinxteren, Stefan Cornelis, Fouad Ahidar, Mme Annemie Maes.

Autres membres : MM. Michel Colson, Olivier de Clippele, Mme Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Serge de Patoul, André du Bus de Warnaffe, Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Brigitte Grouwels, MM. Youssef Handichi, Dominiek Lootens-Stael, Emin Özkara, Mmes Simone Susskind, Jacqueline Rousseaux, Barbara Trachte, M. Julien Uyttendaele, Mme Cielte Van Achter.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2015-2016

25 APRIL 2016

VOORSTEL VAN VASTSTELLINGEN EN AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE STAAT VAN DE BRUSSELSE TUNNELS

VERSLAG

uitgebracht namens de bijzondere commissie
voor het onderzoek naar de staat van
de Brusselse tunnels

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F) en
mevrouw Céline DELFORGE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Voorzitter : de heer Charles Picqué.

Vaste leden : mevr. Michèle Carthé, de heren Ridouane Chahid, Philippe Close, Mme Caroline Désir, de heren Jamal Ikazban, Alain Courtois, Vincent De Wolf, Boris Dilliès, Emmanuel De Bock, Marc Loewenstein, Hervé Doyen, mevr. Céline Delforge, mevr. Els Ampe, de heren Jef Van Damme, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers : de heer Hasan Koyuncu, mevr. Catherine Moureaux, de heren Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Marion Lemesre, de heren Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, mevr. Martine Payfa, de heer Benoît Cerexhe, mevr. Julie de Groote, mevr. Zoé Genot, de heren Arnaud Pinxteren, Stefan Cornelis, Fouad Ahidar, mevr. Annemie Maes.

Andere leden : de heren Michel Colson, Olivier de Clippele, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Serge de Patoul, André du Bus de Warnaffe, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Brigitte Grouwels, de heren Youssef Handichi, Dominiek Lootens-Stael, Emin Özkara, mevr. Simone Susskind, mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Barbara Trachte, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Cielte Van Achter.

Table des matières

I.	Introduction.....	4
II.	Auditions.....	5
II.1.	Audition de M. Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité	5
II.1.1.	Exposé de M. Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité	5
II.1.2.	Echange de vues.....	7
II.2.	Auditions de MM. Jean-Claude Moureau, directeur général honoraire (1996-2013), Christian Debuyscher, ancien chef de la cellule ouvrages d'art (1999-2012), et Philippe Rombouts, ancien ingénieur principal chef de service des ponts et chaussées (1989-2005), de Bruxelles Mobilité.....	30
II.2.1.	Exposé de M. Jean-Claude Moureau, directeur général honoraire de Bruxelles Mobilité (1996-2013)	30
II.2.2.	Exposé de M. Christian Debuyscher, ancien chef de la cellule ouvrages d'art de Bruxelles Mobilité (1999-2012)	36
II.2.3.	Echange de vues.....	44
II.3.	Auditions des Ministres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargés des Travaux publics et de la Mobilité	66
II.3.1.	Exposé de Mme Brigitte Grouwels, Ministre chargée des Travaux publics et de la Mobilité de 2009 à 2014	66
II.3.2.	Echange de vues.....	73
II.3.3.	Exposé de M. Pascal Smet, Ministre chargé des Travaux publics et de la Mobilité de 2004 à 2009, et à partir de 2014.....	92
II.3.4.	Echange de vues.....	108
II.4.	Auditions des Ministres-Présidents du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale	127
II.4.1.	Exposé de M. Charles Picqué, Ministre-Président de 1989 à 1995, de 1995 à 1999, de 2004 à 2009 et de 2009 à 2013	127
II.4.2.	Echange de vues.....	137

Inhoudstafel

I.	Inleiding	4
II.	Hoorzittingen	5
II.1.	Hoorzitting met de heer Jean-Paul Gailly, directeur-generaal van Mobiel Brussel	5
II.1.1.	Uiteenzetting met de heer Jean-Paul Gailly, directeur-generaal van Mobiel Brussel..	5
II.1.2.	Gedachtewisseling	7
II.2.	Hoorzittingen met de heren Jean-Claude Moureau, ere-directeur-generaal (1996-2013), Christian Debuyscher, oud-diensthoofd cel kunstwerken (1999-2012) en Philippe Rombouts, oud-hoofdingenieur hoofd van de dienst bruggen en wegen (1989-2005), van Mobiel Brussel.....	30
II.2.1.	Uiteenzetting van de heer Jean-Claude Moureau, ere-directeur-generaal van Mobiel Brussel (1996-2013).....	30
II.2.2.	Uiteenzetting van de heer Christian Debuyscher, oud-diensthoofd cel kunstwerken van Mobiel Brussel (1999-2012)	36
II.2.3.	Gedachtewisseling	44
II.3.	Hoorzittingen met de Ministers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit	66
II.3.1.	Uiteenzetting van mevrouw Brigitte Grouwels, Minister belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit van 2009 tot 2014	66
II.3.2.	Gedachtewisseling	73
II.3.3.	Uiteenzetting van de heer Pascal Smet, Minister belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit van 2009 tot 2014 en vanaf 2014.....	92
II.3.4.	Gedachtewisseling	108
II.4.	Hoorzittingen met de Ministers-Presidenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	127
II.4.1.	Uiteenzetting van de heer Charles Picqué, Minister-President van 1989 tot 1995, van 1995 tot 1999, van 2004 tot 2009 en van 2009 tot 2013.....	127
II.4.2.	Gedachtewisseling	137

II.4.3.	Exposé de M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président de 2000 à 2003	150
II.4.4.	Echange de vues.....	150
II.4.5.	Exposé de M. Rudi Vervoort, Ministre-Président de 2013 à 2014 et à partir de 2014	156
II.4.6.	Echange de vues.....	163
III.	Procédure d'élaboration du texte de constats et de recommandations	177
IV.	Discussion des amendements et votes	178
V.	Vote sur l'ensemble.....	215
VI.	Lecture et approbation du rapport.....	215
VII.	Texte adopté par la commission spéciale.....	216
VIII.	Annexes	224
VIII.1.	Annexe 1 – Proposition de constats et de recommandations	224
VIII.2.	Annexe 2 – Amendements.....	230
VIII.3.	Annexe 3 – Documents	251
VIII.4.	Annexe 4 – Réponses d'Egis Tunnels aux questions écrites.....	252

II.4.3.	Uiteenzetting van de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van 2000 tot 2003	150
II.4.4.	Gedachtewisseling	150
II.4.5.	Uiteenzetting van de heer Rudi Vervoort, Minister-President van 2013 tot 2014 en vanaf 2014.....	156
II.4.6.	Gedachtewisseling	163
III.	Procedure voor het opstellen van de tekst van vaststellingen en aanbevelingen.....	177
IV.	Bespreking van de amendementen en stemmingen	178
V.	Stemming over het geheel.....	215
VI.	Lezing en goedkeuring van het verslag	215
VII.	Tekst aangenomen door de bijzondere commissie	216
VIII.	Bijlagen.....	224
VIII.1.	Bijlage 1 – Voorstel van vaststellingen en aanbevelingen	224
VIII.2.	Bijlage 2 – Amendementen	230
VIII.3.	Bijlage 3 – Documenten	251
VIII.4.	Bijlage 4 – Antwoorden van Egis Tunnels op de schriftelijke vragen	252

I. Introduction

Réuni en séance plénière en date du 29 janvier 2016, le Parlement adopte une motion visant à instaurer une commission spéciale consacrée à l'état des tunnels bruxellois chargée d'évaluer les manques structurels et financiers éventuels quant à l'entretien et à la maintenance des infrastructures urbaines, en particulier des tunnels bruxellois, et de formuler, sur la base de ses travaux, les recommandations visant à améliorer la mobilité en Région bruxelloise.

Réunie en date du 1^{er} février 2016, la commission spéciale décide de préalablement procéder à l'audition de M. Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité le 3 février 2016.

Réunie en date du 3 février 2016, la commission spéciale décide de procéder à l'audition de M. Jean-Claude Moureau, ancien directeur général de Bruxelles Mobilité (1996-2013), de M. Philippe Rombouts, ancien ingénieur principal chef de service des ponts et chaussées à Bruxelles Mobilité (1989-2005) et de M. Christian Debuysscher, ancien chef de la cellule ouvrages d'art à Bruxelles Mobilité, le 17 février 2016.

Réunie en date du 17 février, la commission spéciale décide de procéder à l'audition de Mme Brigitte Grouwels, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics et de la Mobilité de 2009 à 2014, et de M. Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics et de la Mobilité de 2004 à 2009 et à partir de 2014, le 24 février 2016.

Réunie en date du 2 mars 2016, la commission spéciale décide, à l'unanimité des 15 membres présents, de procéder à l'audition de M. Charles Picqué, Ministre-Président de 1989 à 1995, de 1995 à 1999, de 2004 à 2009 et de 2009 à 2013, de M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président de 2000 à 2003, et de M. Rudi Vervoort, Ministre-Président de 2013 à 2014 et à partir de 2014, le 9 mars 2016. La commission décide, par 10 voix contre 5, qu'il ne sera pas procédé à l'audition de la société Egis Tunnels mais que les députés peuvent lui adresser leurs questions par la voie écrite (cf. annexe n° 4).

I. Inleiding

Tijdens de plenaire vergadering van 29 januari 2016, hecht het Parlement zijn goedkeuring aan een motie ertoe strekkende een bijzondere commissie voor het onderzoek naar de staat van de Brusselse tunnels op te richten, die er mee belast wordt de eventuele structurele en financiële tekortkomingen bij het onderhoud en de instandhouding van de stedelijke infrastructuur, inzonderheid de Brusselse tunnels, te evalueren en, op basis van haar werkzaamheden aanbevelingen, te formuleren om de mobiliteit in het Brussels Gewest te verbeteren.

Op 1 februari 2016, beslist de bijzondere commissie om eerst de heer Jean-Paul Gailly, directeur-generaal van Mobiel Brussel, te horen op 3 februari 2016.

Op 3 februari 2016, beslist de bijzondere commissie om de heer Jean-Claude Moureau, voormalig directeur-generaal van Mobiel Brussel (1996-2013), de heer Philippe Rombouts, voormalig hoofdingenieur en hoofd van de dienst Bruggen en Wegen van Mobiel Brussel (1989-2005), en de heer Christian Debuysscher, voormalig hoofd van de cel Kunstwerken van Mobiel Brussel, te horen op 17 februari 2016.

Op 17 februari 2016, beslist de bijzondere commissie om mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Openbare Werken en Mobiliteit van 2009 tot 2014, en de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Openbare Werken en Mobiliteit van 2004 tot 2009 en vanaf 2014, te horen op 24 februari 2016.

Op 2 maart 2016, beslist de bijzondere commissie, bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden, om de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1989 tot 1995, van 1995 tot 1999, van 2004 tot 2009 en van 2009 tot 2013, de heer François-Xavier de Donnea, minister-president van 2000 tot 2003, en de heer Rudi Vervoort, minister-president van 2013 tot 2014 en vanaf 2014, te horen op 9 maart 2016. De commissie beslist, met 10 stemmen tegen 5, dat er geen hoorzitting wordt gehouden met de firma Egis Tunnels, maar dat de volksvertegenwoordigers er hun vragen schriftelijk aan mogen stellen (zie bijlage nr. 4).

II. Auditions

II.1. Audition de M. Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité

(réunion du 3 février 2016)

II.1.1. Exposé de M. Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité

M. Jean-Paul Gailly a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Masterplan pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité & Egis Tunnels, 5 septembre 2012, 20 mars 2013, 26 juillet 2013, 7 août 2013 (masterplan) »

Le *masterplan* constitue notre outil de référence pour gérer l'ensemble de la problématique des tunnels. Etabli avant mon arrivée le 1^{er} décembre 2013 suite à un diagnostic posé sur l'état des tunnels, il comporte trois séries de recommandations portant respectivement sur :

- les mesures d'urgence;
- la planification à long terme;
- la mise en œuvre du programme d'investissement.

Les mesures d'urgence visent à sécuriser les tunnels et à réduire les risques, notamment en cas d'incendie et particulièrement d'incendie de camions.

Les mesures d'urgence, reprises dans la synthèse de l'étude, portent sur quatre axes : les travaux, la gestion du trafic, l'organisation des interventions en cas d'événements et l'organisation des secours, l'organisation de l'exploitation. Parmi les principaux travaux recommandés, sont citées la sécurisation des points accidentogènes, la couverture vidéo, la détection automatique des incidents, l'installation d'un dispositif de fermeture et la mise en place de gabarits pour empêcher l'accès aux poids lourds.

La mise en œuvre de ces mesures d'urgence constitue une priorité depuis le début de mon mandat. Il en va de notre devoir vis-à-vis de tous les usagers. Certaines de ces mesures ont été réalisées, les autres sont en cours de réalisation.

Concernant la planification à long terme, le bureau d'étude recommande de réaliser l'ensemble des opérations de rénovation, et ce au plus tard dans les douze ans. Le rapport souligne que certes les tunnels bruxellois ne sont pas soumis aux directives européennes en matière de sécurité des tunnels, dès lors qu'ils ne sont pas repris dans le

II. Hoorzittingen

II.1. Hoorzitting met de heer Jean-Paul Gailly, directeur-generaal van Mوبiel Brussel

(vergadering van 3 februari 2016)

II.1.1. Uiteenzetting van de heer Jean-Paul Gailly, directeur-generaal van Mوبiel Brussel

De heer Jean-Paul Gailly heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden :

« Masterplan voor de beveiliging en de renovatie van de wegtunnels die beheerd worden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Mوبiel Brussel & Egis Tunnels, 5 september 2012, 20 maart 2013, 26 juli 2013, 7 augustus 2013 (masterplan) »

Het *masterplan* vormt onze referentietool om de hele tunnelproblematiek te beheren. Het werd opgesteld alvorens ik op 1 december 2013 aantrad, ingevolge een diagnose inzake de toestand van de tunnels. Het bevat drie reeksen aanbevelingen die respectievelijk betrekking hebben op :

- de dringende maatregelen;
- de planning op lange termijn;
- de uitvoering van het investeringsprogramma.

De dringende maatregelen teneinde de tunnels te beveiligen en de risico's te beperken, met name in geval van brand, inzonderheid brand van vrachtwagens.

De dringende maatregelen, die opgenomen zijn in de synthese van de studie, betreffen vier assen : de werken, het beheer van het verkeer, de organisatie van de interventies in geval van evenementen en de organisatie van hulp, de organisatie van de exploitatie. De voornaamste aanbevolen werken die worden aangehaald zijn de beveiliging van punten die kunnen leiden tot ongevallen, de videodekking, de automatische opsporing van incidenten, de installatie van een sluitingssysteem en het installeren van malleen om de toegang te verhinderen voor vrachtwagens.

De uitvoering van deze dringende maatregelen vormt een prioriteit sedert het begin van mijn mandaat. Het is onze plicht ten opzichte van alle gebruikers. Sommige van deze maatregelen werden al uitgevoerd, voor andere is de uitvoering aan de gang.

Wat de planning op lange termijn betreft, beveelt het studie bureau aan alle renovatiewerken uit te voeren, en dit ten laatste binnen de komende twaalf jaar. Het verslag benadrukt dat de Brusselse tunnels wel niet onderworpen zijn aan de Europese richtlijnen inzake de veiligheid van tunnels, aangezien zij niet opgenomen zijn in het Trans-

réseau transeuropéen, mais que ce n'est évidemment pas une raison pour ne pas prendre ces textes en compte. Peut-être une réglementation bruxelloise devrait-elle d'ailleurs être édictée.

Enfin, concernant la mise en œuvre du programme d'investissement, je voudrais, en tant que directeur général de Bruxelles Mobilité, insister sur l'importance des moyens financiers et humains nécessaires à la mise en œuvre de ce programme ambitieux que constituent la réalisation des mesures d'urgence et la planification. Egis Tunnels recommande à ce propos la mise en place d'une mission dédiée spécifiquement à la rénovation des tunnels. Comme responsable de cette administration, je me réjouis de la récente décision du Gouvernement de nous apporter un renfort spécifique. C'est un premier signal important qui nous donne confiance pour avancer.

Je voudrais également signaler que les deux cellules ouvrages d'art et électromécanique, constituée de sept personnes chacune, ont en charge l'ensemble des quelque 150 ouvrages de la Région, parmi lesquels les tunnels mais aussi les viaducs, les ponts etc. Or, il faut à la fois entretenir et gérer des projets de rénovation.

*Inspection de la toiture des tunnels
de la Région de Bruxelles-Capitale, SECO,
26 janvier 2016 (rapport SECO)*

A la demande conjointe de Bruxelles Mobilité et de notre Ministre, la firme Nutons, accompagnée du bureau de sécurité SECO, a procédé à une inspection visuelle et à des décapages systématiques de toutes les toitures de tous les tunnels.

De cette opération, aujourd'hui terminée, ont été tirées les conclusions suivantes :

- nécessité de poser à court terme des filets de protection à petites mailles de manière à éviter la chute de petites pierres (ce processus est en cours);
- nécessité, pour certains tunnels, d'opérer des analyses de stabilité (ces analyses viennent d'être reçues par mes services);
- nécessité, dans certains cas, de mener des analyses physico-chimiques, des carottages etc., de manière notamment à avoir une meilleure idée des problèmes d'étanchéité potentiels.

Suite à l'examen du rapport de synthèse et du tableau interne que mes collaborateurs m'ont remis après consultation de SECO, j'ai pu communiquer au Ministre qu'il n'y avait pas lieu de fermer les tunnels concernés. J'ai toutefois attiré son attention sur le fait que le risque zéro ne pourrait pas être atteint tant que la rénovation des tunnels ne serait pas opérée.

Europees Netwerk, maar dat dit uiteraard geen reden is om geen rekening te houden met die teksten. Misschien moet trouwens een Brusselse reglementering worden uitgevaardigd.

Tot slot, wat de uitvoering van het investeringsprogramma betreft, wil ik als directeur-generaal van Mobiel Brussel de nadruk leggen op het belang van de nodige financiële en menselijke middelen voor de tenuitvoerlegging van dit ambitieus plan, i.e. de verwezenlijking van de dringende maatregelen en de planning. Egis Tunnels beveelt ter zake aan een specifieke opdracht in te voeren voor de renovatie van de tunnels. Als leidinggevende van dit bestuur, verheug ik mij over de recente beslissing van de regering om ons specifieke versterking te geven. Dat is een eerste belangrijk signaal dat ons vertrouwen geeft om vooruit te gaan.

Ik wens eveneens op te merken dat de twee cellen, kunstwerken en elektromechanica, die elk bestaan uit zeven personen, instaan voor het geheel van de ongeveer 150 structuren van het Gewest, waaronder de tunnels, maar ook de viaducten, de bruggen enz. Zij moeten echter zowel zorgen voor het onderhoud als het beheer van de renovatieprojecten.

*Inspectie van de overkapping van de tunnels
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, SECO,
26 januari 2016 (SECO-verslag)*

Op het gezamenlijk verzoek van Mobiel Brussel en van onze minister, is de firma Nutons, begeleid door het veiligheidsbureau SECO, overgegaan tot een visuele inspectie, en tot het systematisch afkrabben van alle overkappingen van alle tunnels.

Dit werk is thans afgerond en heeft geleid tot volgende conclusies :

- de nood om op korte termijn beschermingsnetten met kleine gaatjes te plaatsen, zodat het vallen van kleine steentjes verhinderd wordt (dit proces is aan de gang);
- de nood aan stabiliteitsanalyses voor sommige tunnels (deze analyses werden zopas ontvangen door mijn diensten);
- de nood in sommige gevallen aan fysisch-chemische analyses, het nemen van stalen enzovoort, onder andere om een beter idee te hebben van de potentiële problemen met de dichtheid.

Ingevolge het onderzoek van het syntheseverslag en van de interne tabel die mijn medewerkers mij hebben overhandigd na raadpleging van SECO, heb ik aan de minister kunnen meedelen dat het niet nodig is de betrokken tunnels te sluiten. Ik heb echter zijn aandacht gevestigd op het feit dat het risico niet geheel onbestaande is zolang de renovatie van de tunnels niet uitgevoerd is.

Tunnel Stéphanie –

Avis sur les suites à donner aux constats de vétusté structurale, Egis Tunnels, 21 janvier 2016 (rapport Egis 1);

Proposition de renforcement provisoire suite aux constats de vétusté structurale, Egis Tunnels, 27 janvier 2016 (rapport Egis 2)

Le premier rapport établi par la société Egis Tunnels (rapport Egis 1) est sans doute celui qui a le plus frappé l'opinion puisque c'est celui qui a conduit à la fermeture du tunnel Stéphanie. Il en ressort que la partie la plus problématique est celle qui se situe entre le croisement avec le tunnel Louise et la place Poelaert, puisque le béton armé y est en très mauvais état et que des plaques s'y sont détachées durant la campagne d'inspection, conduisant, pour des questions liées à la sécurité des travailleurs, à l'arrêt des opérations.

Enrichi des constatations faites par les sociétés Nutons et SECO, le bureau Egis Tunnels a recommandé de fermer le tunnel Stéphanie, tout en estimant que le risque n'était pas à ce point élevé que pour conclure à la nécessité de fermer la boucle qui va de l'avenue Louise vers la petite ceinture (dite « bretelle Stéphanie »).

Le deuxième rapport établi par la société Egis Tunnels (rapport Egis 2) propose un renforcement provisoire et recommande de procéder à l'installation d'acier et de béton projeté, de manière à sécuriser les infrastructures avec un gabarit plus petit autorisant le passage à vitesse réduite des seules voitures, le temps des préparatifs à la rénovation lourde et définitive.

Une approche transversale de ce dossier a été privilégiée. Nous avons parallèlement établi un plan de circulation longuement concerté avec les trois communes concernées, les services de police, les pompiers et la STIB. Ce plan a été mis en place hier et les premiers constats que l'on peut en tirer sont encourageants : les déplacements dans cette zone semblent s'opérer de manière relativement fluide et l'accès vers le centre et le pentagone semble pouvoir être assuré sans trop de difficultés. »

II.1.2. Échange de vues

Mme Céline Delforge souhaite que la commission spéciale auditionne également le prédécesseur de M. Jean-Paul Gailly, dans la mesure où ce dernier n'occupe ses fonctions que depuis deux ans.

Le président lui assure que cette audition est prévue.

Mme Céline Delforge s'interroge sur les délais de mise en œuvre du *masterplan*, et en particulier des mesures urgentes qu'il prescrit. Une partie de ces mesures, dont certaines avaient été demandées par le Gouvernement pré-

Stefaniatunnel –

Advies over het gevolg dat moet worden gegeven aan de vaststellingen van veroudering van de structuur, Egis Tunnels, 21 januari 2016 (Egis-verslag 1);
Voorstel tot voorlopige versterking ingevolge vaststellingen van de bouwvalligheid van de structuur, Egis Tunnels, 27 januari 2016 (Egis-verslag 2)

Het eerste verslag dat werd opgesteld door de firma Egis Tunnels (Egis-verslag 1) is ongetwijfeld het meest ophefmakende, omdat het geleid heeft tot de sluiting van de Stefaniatunnel. Uit dat verslag blijkt dat het meest problematische deel ligt tussen de kruising met de Louizatunnel en het Poelaertplein, aangezien het gewapend beton daar in zeer slechte staat is en stukken losgekomen zijn tijdens de inspectiecampagne, wat ertoe geleid heeft dat het werk werd stilgelegd, omwille van de veiligheid van de werkmannen.

Op grond van de vaststellingen door de firma's Nutons en SECO, heeft het bureau Egis Tunnels aanbevolen de Stefaniatunnel te sluiten. De firma vond het risico echter niet hoog genoeg om te besluiten tot de nood aan sluiting van de lus van de Louizalaan naar de kleine ring (de « Stefanialus »).

Het tweede verslag dat werd opgesteld door de firma Egis Tunnels (Egis-verslag 2) stelt een tijdelijke versterking voor en beveelt aan over te gaan tot de plaatsing van staal en beton, zodat de infrastructuur wordt beveiligd, met een kleinere mal die enkel auto's laat passeren aan een beperkte snelheid, zolang de voorbereidingen voor de zware en definitieve renovatie duren.

De voorkeur werd gegeven aan een transversale benadering van dit dossier. Parallel daarmee hebben wij een verkeersplan opgesteld, na lang overleg met de drie betrokken gemeenten, de politiediensten, de brandweer en de MIVB. Dat plan trad gisteren in werking en de eerste vaststellingen zijn bemoedigend : de verplaatsingen in deze zone verlopen kennelijk redelijk vlot en de toegang naar het centrum en de vijfhoek lijkt zonder al te veel moeilijkheden veilig te kunnen worden gesteld. »

II.1.2. Gedachtewisseling

Mevrouw Celine Delforge wenst dat de bijzondere commissie eveneens de voorganger van de heer Jean-Paul Gailly hoort, aangezien die laatste zijn functies slechts sedert twee jaar bekleedt.

De voorzitter verzekert haar dat die hoorzitting gepland is.

Mevrouw Céline Delforge heeft vragen bij de termijnen voor tenuitvoerlegging van het *masterplan*, met name de dringende maatregelen die het voorschrijft. Sommige maatregelen, die gevraagd waren door de vorige regering,

cédent, n'ont en effet toujours pas été mises en place, notamment l'interdiction des tunnels aux poids lourds (vu le danger d'incendie qu'ils représentent), la couverture vidéo, la sécurisation des points dangereux ou encore le contrôle du respect des limitations de vitesse (via le placement de radars tronçons). Quelles sont les raisons de ces délais, qui semblent anormalement longs, s'agissant de l'adoption de mesures pourtant qualifiées d'urgentes ?

Mme Delforge désirerait également savoir à quelle fréquence les tunnels bruxellois ont été inspectés depuis leur construction, et à quel point ces inspections étaient poussées.

Le rapport SECO précise que l'administration n'a pas opté pour un retrait systématique des bardages. Or, l'on peut craindre que ceux-ci aient masqué l'émergence de certains problèmes. Il ressort du rapport Egis 1 qu'une partie des plans de constructions du tunnel Stéphanie a disparu. Comment l'administration explique-t-elle cette disparition ?

On lit également dans le rapport Egis 1 que l'inspection visuelle de 2016, qui a mené à la décision de fermer à la circulation le tunnel Stéphanie, a impliqué un décapage des surfaces inspectées. Il appert que la précédente inspection visuelle, en 2010, avait été réalisée sans qu'il soit procédé à un tel décapage. La députée s'interroge sur ce choix, à la lumière des conséquences potentielles, en termes de sécurité, d'une inspection trop superficielle.

Le même rapport préconise un suivi topométrique des plafonds du tunnel Stéphanie, afin d'en vérifier la stabilité. L'oratrice demande si un tel suivi a été mis en place et, dans l'affirmative, quels en sont les résultats. En effet, si ceux-ci donnent à craindre pour la stabilité de l'ouvrage, il faudrait selon le rapport envisager la fermeture du tunnel Louise et des voies de métro, qui lui sont adjacents – avec les conséquences que l'on imagine sur la mobilité.

M. Vincent De Wolf regrette, à la lecture des documents transmis à la commission spéciale, que n'aient pas été alloués les moyens nécessaires à la sécurisation des tunnels, notamment en termes de personnel.

Le député voudrait savoir si le *masterplan*, qualifié de « document de référence » par M. Jean-Paul Gailly, a été remis au Gouvernement et, si oui, quand il l'a été, à qui et par quel moyen technique. Quel retour l'administration a-t-elle reçu du Ministre de tutelle ?

L'orateur s'interroge également sur le délai important entre le lancement des analyses, en 2009, et la remise du rapport de synthèse, fin 2012.

M. De Wolf demande que soit mis à la disposition des commissaires l'ensemble des rapports relatifs aux interven-

zijn immers nog altijd niet ingevoerd, met name het verbod de tunnels te gebruiken voor vrachtwagens (gelet op het brandgevaar), de videodekking, de beveiliging van de gevaarlijke punten, dan wel de controle op het naleven van de snelheidsbeperkingen (via de plaatsing van radars voor baanvakken). Wat zijn de redenen voor deze termijnen die abnormaal lang lijken, als het gaat over de goedkeuring van maatregelen die nochtans dringend worden genoemd ?

Mevrouw Delforge wenst ook te weten hoe vaak de Brusselse tunnels werden geïnspecteerd sedert de bouw ervan, en hoe ver die inspecties werden doorgedreven.

Het SECO-verslag verduidelijkt dat het bestuur niet gekozen heeft voor het systematisch weghalen van de wandbekleding, terwijl gevreesd kan worden dat die sommige beginnende problemen heeft verdoezeld. Uit het Egis 1-verslag blijkt dat een deel van de bouwplannen van de Stefaniatunnel verdwenen is. Hoe verklaart het bestuur dat ?

In het Egis 1-verslag staat ook te lezen dat de visuele inspectie in 2016, die geleid heeft tot de beslissing om de Stefaniatunnel te sluiten voor het verkeer, het afkrabben van de geïnspecteerde oppervlaktes heeft gevergd. Blijkbaar werd de vorige visuele inspectie in 2010 uitgevoerd zonder dergelijk werk. De volksvertegenwoordigster heeft vragen bij die keuze voor een te oppervlakkige inspectie, in het licht van de mogelijke gevolgen op het vlak van de veiligheid.

Hetzelfde verslag pleit voor landmeetkundige follow-up van de plafonds van de Stefaniatunnel, teneinde de stabiliteit ervan te verifiëren. De spreekster vraagt of dergelijke follow-up werd ingesteld, en zo ja, wat de resultaten daarvan zijn. Indien zij doen vrezen voor de stabiliteit van het bouwwerk, moet volgens het verslag overwogen worden de Louizatunnel en de metrolijnen die er vlak naast liggen te sluiten, met de gevolgen die men zich kan inbeelden voor de mobiliteit.

De heer Vincent De Wolf betreurt, bij het lezen van de aan de bijzondere commissie bezorgde documenten, dat de nodige middelen voor de beveiliging van de tunnels niet werden aangewend, met name op het vlak van personeel.

De volksvertegenwoordiger wenst te weten of het *masterplan*, dat de heer Jean-Paul Gailly een « referentiedocument » noemt, aan de Regering werd overhandigd, en zo ja, aan wie en via welk technisch middel. Welke reactie heeft de voogdijminister gekregen van het bestuur ?

De spreker heeft ook vragen bij de aanzienlijke tijd die verlopen is tussen de start van de analyses in 2009 en het overhandigen van het syntheseverslag, eind 2012.

De heer De Wolf vraagt dat alle verslagen betreffende de technische ingrepen die in de tunnel werden verwezenlijkt

tions techniques réalisées dans les tunnels depuis 2010 ou, à tout le moins, depuis 2012-2013.

Qu'en est-il de la mise en place des systèmes de détection automatique d'incidents préconisée, à titre de mesure urgente, par le *masterplan* ? Selon les informations dont dispose l'orateur, ils n'auraient été installés que dans six tunnels.

Le *masterplan* recommande également le placement de filets dans le tunnel Louise, la réalisation d'une étude de stabilité pour le tunnel Stéphanie et la fermeture du tunnel Montgomery, dont l'une des poutres présente un décrochage de quelque quinze centimètres. Quelles suites ont été réservées à ces recommandations ?

L'orateur relève dans le rapport Egis 1 que des insuffisances avaient été constatées dès 2010 à l'occasion d'un diagnostic des dispositions de sécurité. Quelles mesures avaient été prises afin d'y remédier ?

M. Vincent De Wolf s'étonne enfin que les bourgmestres des communes concernées n'aient pas été avertis, que ce soit par le Gouvernement ou par l'administration, des risques majeurs que ces rapports mettent en évidence pour la sécurité des usagers des tunnels, alors que leur responsabilité, tant civile que pénale, pourrait être invoquée par d'éventuelles victimes.

M. Boris Dilliès se demande pourquoi les systèmes de détection automatique d'incidents, dont la mise en place était prônée dès 2012 par le *masterplan*, n'ont été installés qu'en 2015.

Le député souhaiterait savoir si le budget de 5 millions d'euros prévu pour la mise en œuvre des mesures urgentes a été consommé et lesquelles, parmi ces mesures, ont effectivement été implémentées.

Les archives relatives à la construction des tunnels, dont l'examen contribuerait à identifier l'origine des problèmes constatés aujourd'hui, auraient été partiellement détruites. Qu'en est-il ?

L'orateur s'interroge sur l'adéquation des moyens mis à la disposition de l'administration ainsi que sur la qualité des relations, d'une part, entre les différents services de Bruxelles Mobilité et, d'autre part, entre Bruxelles Mobilité et le cabinet du Ministre de tutelle.

Mme Els Ampe rappelle que des incidents ont eu lieu par le passé; la problématique des tunnels n'est pas nouvelle. En février 2005, la députée interrogeait déjà le Ministre compétent sur l'état des tunnels bruxellois ⁽¹⁾. En janvier 2015, soit dix ans plus tard, un bloc de béton se détachait du tunnel Léopold II, heurtant un véhicule. Le Ministre com-

(1) Voir Interpellation concernant la sécurité des tunnels bruxellois, Bulletin des interpellations et des questions orales 39 – 2004/2005.

sedert 2010, of op zijn minst sedert 2012-2013 ter beschikking van de commissieleden worden gesteld.

Hoe staat het met de plaatsing van systemen voor de automatische opsporing van incidenten, die aanbevolen wordt in het *masterplan* bij wijze van dringende maatregel ? Volgens de inlichtingen waarover de spreker beschikt, werden ze slechts in zes tunnels geïnstalleerd.

Het *masterplan* beveelt eveneens aan netten te plaatsen in de Louizatuunnel, een stabiliteitsstudie te verrichten voor de Stefaniatuunnel, en de Montgomerytuunnel te sluiten, want een van de balken is los over ongeveer vijftien centimeter. Welk gevolg werd gegeven aan die aanbevelingen ?

De spreker merkt op in het Egis 1-verslag dat al in 2010 tekorten werden vastgesteld bij een diagnose van de veiligheidsvoorzieningen. Welke maatregelen werden genomen om dat te verhelpen ?

Tot slot verbaast het de heer Vincent De Wolf dat de Regering, noch het bestuur de burgemeesters van de betrokken gemeenten op de hoogte heeft gebracht van de aanzienlijke risico's die deze verslagen aan het licht brachten voor de veiligheid van de tunnelgebruikers, terwijl eventuele slachtoffers hen zowel burgerlijk als strafrechtelijk aansprakelijk zouden kunnen stellen.

De heer Boris Dilliès vraagt zich af waarom de systemen voor automatische opsporing van incidenten, die sedert 2012 werden aanbevolen door het *masterplan*, slechts in 2015 werden geïnstalleerd.

De volksvertegenwoordiger wenst te weten of het budget van 5 miljoen euro dat voorzien is voor de uitvoering van de dringende maatregelen werd opgebruikt, en welke ervan werkelijk werden uitgevoerd.

De archieven betreffende de bouw van de tunnels, waarvan het onderzoek zou bijdragen tot het opsporen van de oorsprong van de thans vastgestelde problemen, zouden gedeeltelijk vernietigd zijn. Wat is daarvan aan ?

De spreker vraagt zich af of de middelen die ter beschikking van het bestuur gesteld werden toereikend zijn, en hoe het staat met de relaties tussen de verschillende diensten van Mوبiel Brussel enerzijds, en tussen Mوبiel Brussel en het kabinet van de voogdijminister anderzijds.

Mevrouw Els Ampe herinnert eraan dat er incidenten zijn geweest in het verleden; de problematiek van de tunnels is niet nieuw. In februari 2005 ondervroeg de volksvertegenwoordigster de bevoegde minister al over de toestand van de Brusselse tunnels ⁽¹⁾. In januari 2015, tien jaar later, kwam een blok beton los in de Leopold II-tuunnel, en kwam

(1) Zie interpellatie betreffende de veiligheid van de Brusselse tunnels, Bulletin van de interpellaties en mondelinge vragen 39 – 2004/2005.

pétent déclarait alors à TV Brussel qu'un contrôle avait été effectué dans l'ensemble des tunnels et que le Gouvernement déciderait durant l'été suivant de la manière dont les infrastructures seraient rénovées. Un professeur disait encore que l'état du tunnel Léopold II n'était pas dramatique mais qu'une campagne devait être menée en vue d'identifier les endroits où des réparations s'imposaient. Le rapport Egis 1 fait également mention d'une mission confiée au même bureau en 2010.

La députée s'interroge dès lors sur le fait de savoir si des études de stabilité, des contrôles et des campagnes ont, suite à l'incident survenu dans le tunnel Léopold II en janvier 2015, été menés dans ce tunnel ou dans d'autres. Dans l'affirmative, les documents y relatifs peuvent-ils être transmis ?

Le groupe Open VLD souhaiterait également obtenir tous les états de créance, factures, rapports d'inspection et rapports de tous les travaux et travaux de réparation établis depuis 1999 par des bureaux d'étude (par exemple Egis Tunnels), des entrepreneurs (par exemple Nutons) et des bureaux de contrôle (par exemple SECO).

La commission n'a par ailleurs reçu qu'un seul rapport d'étude de stabilité faisant état d'une carbonatation et d'une acidification du béton dans le tunnel Stéphanie. Ce rapport est vague et peu documenté. Peut-on obtenir les mesurages statistiques de la qualité du béton et de la section d'armature ? Il est curieux que cette dernière n'ait pas été mesurée. L'administration y a-t-elle elle-même procédé ? Quel en est le résultat ?

Le rapport de l'étude de stabilité du tunnel Léopold II et d'autres tunnels peut-il également être transmis ?

Le rapport Egis 1 identifie également les infiltrations comme la principale cause potentielle de la dégradation du plafond du tunnel Stéphanie. Ces infiltrations ont toutefois été découvertes par hasard suite à la décision d'ôter le bardage afin d'examiner directement le béton. Pendant cette inspection, une plaque de béton a chuté. Cela ne s'est pas produit lors de la précédente inspection menée en novembre dernier puisque, lors de celle-ci, le bardage avait été maintenu.

Par ailleurs, le tunnel qui fait l'objet de la plus grande inquiétude dans le rapport SECO suite à l'inspection menée en novembre est le tunnel Montgomery. Quand une inspection y sera-t-elle menée ?

Le tunnel Rogier est aussi identifié comme problématique. La voirie au-dessus du tunnel a été réaménagée il y a peu. Coûts des travaux : 43 millions d'euros. En a-t-on profité pour remplacer l'étanchéité au-dessus du tunnel ? Des documents en attestent-ils ? Si de tels travaux ont été effec-

terrecht op een voertuig. De bevoegde minister heeft toen verklaard aan TV Brussel dat er een controle was uitgevoerd in alle tunnels en dat de regering tijdens de volgende zomer zou beslissen hoe de infrastructures zouden worden gerenoveerd. Een hoogleraar had nog verklaard dat de staat van de Leopold II-tunnel niet dramatisch was, maar dat er een campagne moest worden gevoerd om vast te stellen op welke plaatsen er herstellingen nodig waren. Het rapport-Egis 1 maakt eveneens melding van een opdracht die in 2010 aan hetzelfde bureau werd gegeven.

De volksvertegenwoordigster vraagt dan of er na het incident in de Leopold II-tunnel in januari 2015 stabiliteitsstudies, controles en campagnes werden uitgevoerd in die tunnel en in andere tunnels. Zo ja, kunnen de desbetreffende documenten bezorgd worden ?

De Open VLD-fractie vraagt eveneens om alle schuldvorderingsstaten, facturen, inspectieverslagen en verslagen over alle werken en herstellingswerken die sinds 1999 werden opgemaakt door studiebureaus (bijvoorbeeld Egis Tunnels), aannemers (bijvoorbeeld Nutons) en controlebureaus (bijvoorbeeld SECO).

Voorts heeft de commissie slechts één rapport over een stabiliteitsstudie gekregen die gewag maakt van een carbonatatie en verzuring van het beton in de Stefaniatunnel. Het rapport is vaag en pover gedocumenteerd. Kan men de statistische metingen van de kwaliteit van het beton en van de doorsnede van de wapening krijgen ? Het is eigenaardig dat die laatste meting niet werd uitgevoerd. Heeft het bestuur dat zelf gedaan ? Wat is de conclusie ?

Kan het verslag over de stabiliteitsstudie van de Leopold II-tunnel en andere tunnels worden bezorgd ?

Het rapport-Egis 1 stelt eveneens vast dat infiltraties mogelijk de hoofdoorzaak van de slechte staat van het plafond van de Stefaniatunnel zijn. Die infiltraties werden evenwel toevallig ontdekt na de beslissing om de wandbekleding te verwijderen, teneinde het beton te kunnen onderzoeken. Tijdens die inspectie is er een betonnen plaat naar beneden gevallen. Dat was niet gebeurd tijdens de laatste inspectie van november laatstleden, aangezien de wandbekleding toen niet werd verwijderd.

Voorts staat in het rapport-SECO na de inspectie van november dat de Montgomerytunnel er het ergst aan toe is. Wanneer zal er een inspectie worden uitgevoerd ?

Ook de Rogiertunnel is een probleem. De weg boven de tunnel werd onlangs heraanlegd. De werken kostten 43 miljoen euro. Heeft men van de gelegenheid gebruikgemaakt om de waterdichte bedekking boven de tunnel te vervangen ? Bestaan er documenten die dat aantonen ? Als

tués, comment se fait-il qu'il y ait encore des infiltrations ? D'autres problèmes sont-ils éventuellement identifiés ?

Le même rapport souligne également que parmi les vingt-sept tunnels bruxellois, huit nécessitent d'autres interventions qu'un entretien classique. Il s'agit des tunnels Georges Henri, Montgomery, Tervueren, Trône, Rogier, Reyers-Montgomery, Reyers-Meiser et Stéphanie. La stabilité doit y être vérifiée de manière plus approfondie. Bruxelles Mobilité connaît-elle les causes des problèmes observés dans ces tunnels ?

La députée souhaite encore disposer de l'organigramme de Bruxelles Mobilité de manière à savoir qui est responsable de quel service et quelles sont les compétences de chacun. Quelles sont par ailleurs les procédures auxquelles répond l'entretien des voiries et des ouvrages d'art ?

M. Gailly a par ailleurs évoqué les besoins en termes de finances et de personnel. Quelle est la situation financière de Bruxelles Mobilité ? Des spécialistes prétendent que 2,5 % des coûts de construction originels doivent être annuellement investis dans la rénovation des tunnels de sorte à les maintenir en bon état. Quelles sont les directives en la matière ? Quel est le budget demandé en vue de la rénovation ?

Le rapport Egis 1 indique aussi un lien possible entre le plafond du tunnel Stéphanie, qui présente un grand risque d'instabilité, et les fondations de l'avenue Louise, qui est empruntée par les voitures, les camions et les trams. Comment se fait-il dès lors que le trafic y soit toujours autorisé ? Un rapport spécifique a-t-il été établi à propos de cette artère ?

Le rapport SECO pointe quant à lui une série de travaux à réaliser à court terme. Nulle part cependant il n'est fait mention des travaux de rénovation durables qui s'imposent, tels que la pose d'étanchéité afin d'éliminer la cause des problèmes, le mesurage de la section d'armature, le décapage et le traitement anticorrosion de l'armature ou l'injection d'un produit spécial afin de restaurer la qualité du béton. Des rapports ont-ils été établis en ce sens ?

Enfin, le *masterplan* traite de la sécurité en cas d'incendie et de la sécurité routière et prévoit un budget en conséquence. Il ne semble pas y être question des risques liés à la corrosion du béton et à la stabilité. *Quid ?*

Ce même *masterplan* prévoit aussi la mise en place d'une équipe dédiée à la rénovation des tunnels et d'un « pool de prestataires externes spécialisés ». L'équipe a-t-elle été constituée ? Si oui, qui la dirige ? Si non, pourquoi ? De qui est composé le « pool » ?

M. Emmanuel De Bock voudrait savoir s'il n'est pas fondé de craindre que le *masterplan* ne constitue plus dé-

dergelijke werken werden uitgevoerd, hoe kunnen er dan nog infiltraties zijn ? Zijn er eventueel andere problemen vastgesteld ?

Hetzelfde rapport benadrukt eveneens dat acht van de zevenentwintig Brusselse tunnels andere interventies dan een klassiek onderhoud vereisen. Het gaat om de tunnels Georges Henri, Montgomery, Tervuren, Troon, Rogier, Reyers-Montgomery, Reyers-Meiser en Stefania. De stabiliteit moet er grondiger gecontroleerd worden. Kent Mobiel Brussel de oorzaken van de problemen van die tunnels ?

De volksvertegenwoordigster vraagt nog om te beschikken over het organogram van Mobiel Brussel om te weten wie verantwoordelijk is voor welke dienst en wat eenieders bevoegdheden zijn. Wat zijn voorts de procedures voor het onderhoud van de wegen en kunstwerken ?

Bovendien heeft de heer Gailly gewezen op de behoeften aan financiële en personele middelen. Wat is de financiële situatie van Mobiel Brussel ? Specialisten beweren dat 2,5 % van de oorspronkelijke bouwkosten jaarlijks moet worden geïnvesteerd in de renovatie van de tunnels om ze in goede staat te houden. Wat zijn de richtlijnen ter zake ? Welk budget wordt gevraagd voor de renovatie ?

Het rapport-Egis 1 wijst ook op een mogelijk verband tussen het plafond van de Stefaniatunnel, dat een groot risico op instabiliteit vertoont, en de funderingen van de Louizalaan die gebruikt wordt door wagens, vrachtwagens en trams. Hoe is het mogelijk dat het verkeer er nog steeds wordt toegelaten ? Is er een specifiek rapport over die verkeersader opgesteld ?

Het rapport-SECO vermeldt een reeks werken die op korte termijn moeten worden uitgevoerd. Er wordt evenwel nergens melding gemaakt van de noodzakelijke duurzame renovatiewerken, zoals het aanbrengen van een waterdichte bedekking om de oorzaak van de problemen aan te pakken, het meten van de doorsnede van de wapening en het beschermen van de wapening tegen corrosie of het injecteren van een speciaal product om de kwaliteit van het beton te herstellen. Zijn er daarover rapporten opgesteld ?

Tot slot gaat het *masterplan* over brand- en verkeersveiligheid en het voorziet in een navenante begroting. Er lijkt geen sprake te zijn van de risico's op corrosie van het beton en op instabiliteit. *Quid ?*

Hetzelfde *masterplan* voorziet ook in de oprichting van een team voor de renovatie van de tunnels en in een « pool van gespecialiseerde externe dienstverleners ». Is het team opgericht ? Zo ja, wie leidt het ? Zo nee, waarom niet ? Wie zit er in de « pool » ?

De heer Emmanuel De Bock vraagt of men niet terecht kan vrezen dat het *masterplan* voortaan niet langer het re-

sormais le document de référence en matière de rénovation des tunnels, à la lumière des résultats des analyses, plus récentes et plus poussées, dont rendent compte les rapports SECO et Egis.

Il insiste par ailleurs sur le caractère provisoire des conclusions de ces derniers rapports : des études restent à effectuer, qui permettront de clarifier l'origine des problèmes déjà constatés et, peut-être, en révéleront d'autres.

Dans une optique d'évaluation des politiques publiques, le député souhaiterait connaître les suites réservées par l'administration aux recommandations contenues dans les documents soumis à la commission spéciale : quelles mesures ont été mises en œuvre, et selon quelles modalités, et quelles mesures ne l'ont pas été, et pour quelles raisons. L'orateur estime en effet nécessaire que les commissaires puissent saisir avec précision de quelle manière les lignes directrices générales préconisées par ces divers documents ont été concrètement implémentées par l'administration.

M. Alain Courtois relève d'abord l'urgence que revêt la rénovation du tunnel Léopold II, qui constitue en l'état actuel une voie d'accès particulièrement peu avenante à la Région de Bruxelles-Capitale.

Le tunnel Stéphanie a fait l'objet pendant plus de deux ans de travaux structurels, probablement de renforcement des plafonds, en vue de permettre l'installation du terminus de tram avant le rond-point Louise. Le député s'étonne dès lors que le rapport Egis 1 ait été établi sans que soit impliquée la firme ayant réalisé ces importants travaux.

Le budget de 5 millions d'euros prévu pour la mise en place des mesures urgentes préconisées par le *masterplan* a-t-il été consommé et quelles mesures ont effectivement été réalisées ?

M. Courtois demande enfin quelles dispositions vont être prises afin de rouvrir aux automobilistes, le plus vite possible, l'axe vers la place Poelaert.

M. Hervé Doyen s'inquiète de la tournure des débats, qui selon lui risquent de s'enliser, à trop mêler questions purement techniques (sur, par exemple, la qualité des bétons employés) et questions de responsabilités politiques.

L'orateur souhaiterait disposer d'une chronologie de l'ensemble des documents produits, précisant notamment la date d'établissement de chaque document et celle de sa transmission au cabinet du ministre de tutelle.

M. Doyen s'interroge sur la passation de pouvoir entre M. Jean-Paul Gailly et son prédécesseur : comment, et dans

ferentiedocument voor de renovatie van de tunnels is in het licht van de recentere en grondigere analyses, waarvan de rapporten-SECO en -Egis spreken.

Voorts benadrukt hij het voorlopige karakter van de conclusies van die rapporten : er moeten nog studies worden uitgevoerd om de oorzaak van de reeds vastgestelde problemen te achterhalen en misschien andere problemen aan het licht te brengen.

Met het oog op een evaluatie van het overheidsbeleid, vraagt de volksvertegenwoordiger welke gevolgen het bestuur heeft gegeven aan de aanbevelingen in de aan de bijzondere commissie voorgelegde documenten : welke maatregelen werden getroffen, volgens welke regels, welke maatregelen werden niet getroffen en waarom niet ? De spreker vindt het immers nodig dat de commissieleden een nauwkeurig beeld krijgen van de manier waarop de algemene richtlijnen die in die verschillende documenten zijn aanbevolen, concreet geïmplementeerd werden door het bestuur.

De heer Alain Courtois wijst er eerst op dat de Leopold II-tunnel dringend gerenoveerd moet worden, want die is op dit ogenblik een zeer onaantrekkelijke toegangsweg tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In de Stefaniatunnel werden gedurende meer dan twee jaar structurele werken uitgevoerd, waarschijnlijk om de plafonds te versterken, met het oog op de installatie van de eindhalte van de tram voor de Louizarotonde. Het verbaast de volksvertegenwoordiger bijgevolg dat het rapport-Egis 1 werd opgesteld zonder dat de firma die de grote werken heeft uitgevoerd, daarbij betrokken werd.

Is het budget van 5 miljoen euro dat werd uitgetrokken voor de dringende maatregelen die door het *masterplan* werden aanbevolen, opgebruikt ? Welke maatregelen werden daadwerkelijk uitgevoerd ?

Tot slot vraagt de heer Courtois welke maatregelen zullen worden getroffen om de weg naar het Poelaertplein zo snel mogelijk te heropenen voor de automobilisten.

De heer Hervé Doyen maakt zich zorgen over het verloop van de besprekingen, die volgens hem dreigen te verzanden, omdat zuiver technische kwesties (bijvoorbeeld de kwaliteit van het gebruikte beton) te veel gemengd worden met de kwesties inzake politieke verantwoordelijkheid.

De spreker wenst te beschikken over een chronologisch overzicht van alle opgestelde documenten met de datum waarop elk document werd opgesteld en de datum waarop het aan het kabinet van de toezichthoudende minister werd bezorgd.

De heer Doyen heeft vragen over de machtswissel tussen de heer Jean-Paul Gailly en zijn voorganger : hoe en in

quelle mesure, a-t-il été mis au courant des enjeux auxquels était confrontée l'administration dont il prenait la direction générale et, singulièrement, de ce qui avait été fait et de ce qui restait à faire en ce qui concerne les tunnels ?

Le député se demande quels montants ont concrètement été investis dans les tunnels, depuis la création de la Région, en frais d'études et de rénovation.

M. Bruno De Lille constate que l'administration ne dispose pas de toute l'information utile quant aux tunnels, qu'il s'agisse de leur état ou même de leurs plans, et s'interroge dès lors sur la manière dont s'est passé le transfert de compétence du fédéral vers la Région. Dans quel état se trouvaient les tunnels : un état des lieux a-t-il été dressé à l'époque ? Quels accidents sont imputables à l'état des tunnels (le député a retrouvé la trace d'un accident survenu en décembre 1991 suite à la chute d'un morceau du plafond du tunnel Montgomery) ? Quelles mesures ont alors été prises ?

Les documents formant le *masterplan* portent pour une large part sur les mesures à prendre en matière de prévention des incendies, d'interventions techniques et de mises en conformité avec les normes européennes actuelles; il n'y est guère question de la pérennité structurelle des tunnels. À cet égard, le *masterplan* relève que le tunnel Montgomery est celui dont l'état structurel requiert les travaux les plus urgents, suivi par les tunnels Léopold II et Stéphanie. Les développements récents ont inversé cet ordre : il a fallu fermer en urgence le tunnel Stéphanie et le tunnel Léopold II suscite de vives inquiétudes. Comment cela se fait-il ?

Il semble que des infiltrations aient dégradé le béton du tunnel Stéphanie. De quel type de dégradations s'agit-il et ne doit-on pas craindre que d'autres tunnels présentent le même problème d'infiltrations ?

Vu les risques que met au jour le rapport Egis 1 pour les voies de métro à hauteur du tunnel Stéphanie, le député souhaiterait savoir si des contacts ont été pris avec la STIB et, dans l'affirmative, à quel moment. La STIB y a-t-elle réagi ?

M. De Lille conclut en plaidant en faveur d'une audition des services de la STIB par la commission spéciale.

*
* *

M. Jean-Paul Gailly propose qu'il soit répondu par écrit aux questions plus techniques ainsi qu'aux interrogations d'ordre historique. Les documents demandés seront également transmis à la commission.

hoeverre werd hij op de hoogte gebracht van de problemen waarmee het bestuur waarvan hij de algemene leiding op zich nam, werd geconfronteerd en, meer bepaald, wat er was uitgevoerd en wat er nog moest worden uitgevoerd met betrekking tot de tunnels ?

De volksvertegenwoordiger vraagt welke bedragen concreet geïnvesteerd werden in studie- en renovatiekosten betreffende de tunnels sinds de oprichting van het Gewest.

De heer Bruno De Lille stelt vast dat het bestuur niet over alle nuttige informatie over de tunnels beschikt, of het nu gaat over de toestand of zelfs over de plannen ervan. Hij heeft bijgevolg vragen over de manier waarop de bevoegdheidsoverdracht tussen het federale en het gewestelijke niveau is verlopen. In welke staat bevonden zich de tunnels : werd er destijds een stand van zaken opgemaakt ? Welke ongevallen zijn te wijten aan de staat van de tunnels (de volksvertegenwoordiger heeft een melding van een ongeval in december 1991 na het vallen van een stuk plafond van de Montgomerytunnel teruggevonden) ? Welke maatregelen werden toen getroffen ?

De documenten die het *masterplan* vormen, gaan voor een groot deel over de maatregelen die moeten worden getroffen op het vlak van brandpreventie, technische interventies en aanpassing aan de vigerende Europese normen. Er wordt nauwelijks gesproken van de structurele stabiliteit van de tunnels. In dat opzicht wijst het *masterplan* erop dat de Montgomerytunnel de tunnel is waarvan de structuur de dringendste werken vereist, gevolgd door de Leopold II-tunnel en de Stefaniatunnel. De recente ontwikkelingen hebben die volgorde overhoopgehaald : de Stefaniatunnel moest dringend worden gesloten en de Leopold II-tunnel zorgt voor heel wat onrust. Hoe komt dat ?

Het beton van de Stefaniatunnel zou aangetast zijn door infiltraties. Over welk type infiltraties gaat het ? Valt niet te vrezen dat andere tunnels hetzelfde infiltratieprobleem hebben ?

Gelet op de risico's die het rapport-Egis 1 aan het licht brengt voor de metrosporen ter hoogte van de Stefaniatunnel, vraagt de volksvertegenwoordiger of er contacten zijn gelegd met de MIVB en, zo ja, wanneer. Heeft de MIVB daarop gereageerd ?

Tot besluit pleit de heer De Lille ervoor dat de diensten van de MIVB worden gehoord door de bijzondere commissie.

*
* *

De heer Jean-Paul Gailly stelt voor dat de vragen van meer technische en historische aard schriftelijk worden beantwoord. De gevraagde documenten zullen eveneens bezorgd worden aan de commissie.

Pour ce qui concerne les archives, l'orateur explique que lors du transfert de la compétence du fédéral au régional, des plans ont été perdus dont probablement les plans manquants du tunnel Stéphanie. La société Egis Tunnels n'a toutefois pas prétendu qu'elle ne disposait pas des plans lui permettant de travailler dans la prudence.

À propos du contexte dans lequel il a accédé à la direction générale, M. Gailly explique qu'hormis une convention avec la STIB sur les fibres optiques qu'il s'est empressé de signer, les dossiers ne lui ont pas été transmis de manière structurée. Son entrée en fonction s'est plus apparentée à un parcours-découverte. Ses nouvelles équipes observaient certes un grand sens de la responsabilité mais, du fait de leur petite taille, elles manquaient parfois de motivation. L'approche transversale faisait en tout cas défaut; un des axes majeurs du plan stratégique et opérationnel vise désormais à y remédier.

L'une des premières mesures introduites par M. Gailly a été de créer une plateforme interne spécifique aux tunnels associant l'ensemble des équipes concernées, dont le travail a débouché sur :

- l'instauration d'un comité de crise visant à éviter la consultation de l'ensemble de la hiérarchie préalablement à l'ouverture ou à la fermeture d'un tunnel et qui, en place depuis un an, s'est révélé tout à fait à même de gérer rapidement les incidents;
- l'édiction des conditions minimales d'exploitation des tunnels;
- la définition de procédures de fermeture.

L'orateur a par ailleurs été rapidement confronté à des problèmes liés à la qualité du béton dans un tunnel métro, à savoir le tunnel Reyers, dont le toit est constitué par les rampes du viaduc du même nom. Bruxelles Mobilité a alors procédé à un étaçonnement provisoire de manière à permettre la circulation des transports en commun durant les réparations d'urgence et en attendant la mise en place du nouveau Gouvernement. Le tablier du viaduc a maintenant été démolit; les rampes suivront. Dans le cadre de ces travaux et du réaménagement provisoire du boulevard, des analyses physico-chimiques et des carottages ainsi que des analyses de stabilité ont été demandées et sont en cours. Deux axes sont problématiques : l'axe Reyers E40 – Meiser et retour et l'axe Reyers E40 – Montgomery et retour. Les points de préoccupation sont heureusement plus rares dans le tunnel en direction du centre. Une réflexion est déjà menée sur un éventuel plan de mobilité lorsque des travaux devront être effectués dans ces tunnels; toutes les communes touchées seront alors concertées.

L'interlocuteur signale encore qu'un protocole de collaboration a été conclu à son initiative entre Bruxelles

Wat de archieven betreft, legt de spreker uit dat er plannen verloren zijn gegaan bij de overdracht van de bevoegdheid van de federale overheid naar het Gewest, waaronder waarschijnlijk de ontbrekende plannen van de Stefaniatunnel. De firma Egis Tunnels heeft evenwel niet beweerd dat ze niet beschikt over plannen waarmee ze in alle voorzichtigheid kan werken.

Wat betreft de context waarin hij de algemene leiding op zich heeft genomen, legt de heer Gailly uit dat de dossiers, afgezien van een overeenkomst met de MIVB over optische vezels, die hij zo snel mogelijk ondertekend heeft, niet op structurele wijze aan hem zijn doorgegeven. Zijn infunctietreding leek meer op een ontdekkingsparcours. Zijn nieuwe teams hadden evenwel een grote verantwoordelijkheidszin, maar omdat ze zo klein waren, hadden ze soms een gebrek aan motivatie. Er ontbrak in ieder geval een transversale aanpak. Eén van de hoofdassen van het strategisch en operationeel plan strekt er voortaan toe om dat te verhelpen.

Eén van de eerste maatregelen van de heer Gailly was het oprichten van een intern specifiek platform voor de tunnels waarbij alle betrokken teams werden betrokken. Dat heeft geleid tot :

- de oprichting van een crisiscomité om te voorkomen dat de hele hiërarchie moet worden geraadpleegd bij het openen of sluiten van een tunnel en dat, een jaar na de oprichting, in staat is gebleken om de incidenten snel aan te pakken;
- de uitvaardiging van de minimale voorwaarden voor de exploitatie van de tunnels;
- de definitie van sluitingsprocedures.

Voorts werd de spreker snel geconfronteerd met problemen met de kwaliteit van het beton in een metrotunnel, te weten de Reyers-tunnel, waarvan het plafond bestaat uit de hellingen van het gelijknamige viaduct. Mوبiel Brussel heeft toen een voorlopige stutting laten aanbrengen, zodat het openbaar vervoer kon blijven rijden tijdens de dringende herstellingen in afwachting van het aantreden van de nieuwe regering. De bodemplaat van het viaduct werd gesloopt en de hellingen zullen volgen. In het kader van die werken en de voorlopige heraanleg van de laan werden er fysisch-chemische analyses, het nemen van grondmonsters en stabiliteitsanalyses gevraagd. Die worden uitgevoerd. Er zijn twee probleemmassen : de as Reyers E40 – Meiser en omgekeerde richting en de as Reyers E40 – Montgomery en omgekeerde richting. Gelukkig zijn er minder pijnpunten in de tunnel naar het centrum. Er wordt al denkwerk verricht over een eventueel mobiliteitsplan wanneer men werken zal moeten uitvoeren in die tunnels. Er zal overleg worden gepleegd met alle betrokken gemeenten.

De spreker wijst er nog op dat er een samenwerkingsprotocol op zijn initiatief werd gesloten tussen Mوبiel Brussel

Mobilité et la STIB dans le cadre de la mise au point de plans d'intervention d'urgence, etc. Cela n'existait pas. Or, certaines sorties de secours de tunnels routiers débouchent dans des stations de métro, et inversement. M. Gailly profite de l'occasion pour rappeler que l'infrastructure du métro ne relève pas de la STIB mais de Bruxelles Mobilité et, particulièrement, de sa direction de l'Infrastructure des Transports publics (DITP).

Pour ce qui concerne la collaboration avec le cabinet, l'orateur précise que le Ministre actuel est extrêmement préoccupé par le dossier des tunnels.

Sur le plan des ressources humaines, les cellules ouvrages d'art et électromécanique sont formatées en vue de l'entretien et de la surveillance, mais pas de la rénovation, et qu'elles sont en charge tant des tunnels que des ponts et des viaducs, dont certains nécessitent également des réparations. C'était le cas l'été passé du viaduc 33; c'est le cas du pont de la Petite-Île ...

Au vu des derniers événements, il a été décidé d'instaurer une inspection obligatoire et régulière de tous les ouvrages d'art, avec des fréquences plus rapprochées pour les tunnels (l'instruction ministérielle est de le faire tous les quatre mois) que pour les autres ouvrages d'art. Vu les moyens de l'administration, cette inspection sera toutefois sous-traitée. Le cahier des charges est en cours d'écriture.

À propos de la concertation avec les communes, Bruxelles Mobilité veille de manière générale à organiser une concertation avec les communes concernées notamment vu leurs responsabilités en matière de sécurité. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle a été créée une cellule partenariat chargée de faciliter la collaboration avec l'ensemble des partenaires de l'administration. De manière plus précise, dès que Bruxelles Mobilité a eu connaissance du premier rapport Egis, le Ministre a convoqué une réunion à laquelle étaient conviées les trois communes touchées. Ce type de réunion n'a par contre pas encore eu lieu à propos des autres tunnels mais, s'il devait ressortir des rapports que des soucis graves se posaient, une même démarche serait initiée.

Bruxelles Mobilité désire encore associer tous les partenaires en termes de sécurité. L'administration a ainsi veillé à associer le SIAMU et les zones de police aux inspections. Il a été constaté à cette occasion que la réalité des tunnels était parfois méconnue de certains officiers du SIAMU et de la police. Dans les semaines qui viennent, des séances de formation leur seront dès lors dispensées.

L'interlocuteur se dit encore fervent partisan de l'évaluation des politiques publiques. À ce propos, le *master-plan* continue à constituer un bon outil de référence pour ce qui est de la méthodologie et des recommandations structurelles y émises, mais il doit être actualisé. Une première mise à jour basée sur l'ensemble des constats, analyses de stabilité et analyses physico-chimiques disponibles devra

en de MIVB om de plannen voor dringende interventie op te stellen enz. Dat bestond niet. Sommige nooduitgangen van de wegtunnels komen echter uit in metrostations en omgekeerd. De heer Gailly maakt van de gelegenheid gebruik om erop te wijzen dat niet de MIVB, maar Mobiel Brussel, meer bepaald haar Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV), bevoegd is voor de metro-infrastructureur.

Wat de samenwerking met het kabinet betreft, preciseert de spreker dat de huidige minister zeer begaan is met het dossier van de tunnels.

Wat de human resources betreft, worden de cellen kunstwerken en elektromechanica samengesteld met het oog op het onderhoud en toezicht, maar niet met het oog op renovatie. Ze zijn zowel bevoegd voor de tunnels als voor de bruggen en viaducten, waarvan sommige eveneens hersteld moeten worden. Dat was vorige zomer het geval voor viaduct 33, dat is het geval voor de brug van het Klein Eiland, ...

Gelet op de recente gebeurtenissen, werd beslist om een verplichte en regelmatige inspectie van alle kunstwerken in te voeren met een hogere frequentie voor de tunnels (de minister heeft opdracht gegeven om dat om de vier maanden te doen) dan voor de andere kunstwerken. Gelet op de middelen van het bestuur, zal die inspectie evenwel worden uitbesteed. Het bestek wordt opgesteld.

Wat het overleg met de gemeenten betreft, ziet Mobiel Brussel er in het algemeen op toe dat er overleg met de betrokken gemeenten wordt gepleegd, gelet op hun verantwoordelijkheden inzake veiligheid. Dat is trouwens de reden waarom er een cel partnerschap werd opgericht die ermee belast is de samenwerking met alle partners van het bestuur te vergemakkelijken. Zodra Mobiel Brussel kennis had van het eerste rapport-Egis, heeft de minister een vergadering bijeengeroepen waarop de drie betrokken gemeenten werden uitgenodigd. Dat soort vergadering heeft daarentegen nog niet plaatsgehad voor de andere tunnels, maar als uit de rapporten zou blijken dat er grote problemen zijn, zouden dezelfde stappen worden gedaan.

Mobiel Brussel wenst nog alle partners bijeen te brengen rond veiligheid. Het bestuur heeft er aldus voor gezorgd dat de DBDMH en de politiezones betrokken worden bij de inspecties. Het bestuur heeft bij die gelegenheid vastgesteld dat sommige officieren van de DBDMH en de politie de tunnels niet goed kennen. In de komende weken zullen ze opleidingssessies krijgen.

De spreker is een vurig voorstander van de evaluatie van het overheidsbeleid. In dat verband blijft het *master-plan* een goed referentie-instrument wat de methodologie en de erin vervatte structurele aanbevelingen betreft, maar het moet worden bijgewerkt. Een eerste update op basis van alle beschikbare vaststellingen, stabiliteitsanalyses en fysisch-chemische analyses zal aldus moeten worden uit-

ainsi être finalisée par la société Egis Tunnels pour la fin du mois de mars. En attendant, le *masterplan* continue à servir de document de référence.

Bruxelles Mobilité a évidemment travaillé sur les mesures d'urgence. Certaines ont été réalisées; d'autres sont en cours de réalisation. Les points identifiés comme accidentogènes dans les tunnels Porte de Hal, Louise, Trône, Belliard, Reyers et Stéphanie ont été sécurisés. La couverture vidéo a été réalisée pour tous les tunnels. Les tunnels Rogier, Léopold II, Botanique et Cinquantenaire disposent actuellement d'un système de détection automatique d'incidents; un tel dispositif sera installé dans les tunnels Porte de Hal et Trône cette année; les autres suivront. Le dispositif complet de fermeture équipera d'ici une semaine les tunnels Belliard et Léopold II. Les gabarits pour empêcher l'accès des poids lourds seront en place pour les tunnels Léopold II et Belliard, les portiques à lamelles le seront en août de cette année et en janvier; les autres tunnels suivront.

En ce qui concerne la limitation de vitesse et la sécurité routière, la mise en place du contrôle de trajet débutera dans les tunnels Léopold II et Belliard et, à la demande des Ministre et Secrétaire d'État, devrait être concrétisée cette année. Sur la base de l'expérience menée dans ces premiers tunnels, le dispositif sera étendu ou pas à d'autres. En attendant, le lidar est déployé, alternativement et en coordination avec les zones de police, dans les tunnels Porte de Hal, Tervueren, Rogier, Cinquantenaire et Reyers.

En réaction au rapport SECO, dans les tunnels les plus préoccupants que sont les tunnels Trône, Montgomery, Tervueren, etc., un planning de pose de filets est en cours de finalisation et devra être achevé à la fin de ce mois. Pour les tunnels Montgomery, Georges Henri et Reyers entre l'E40 et Montgomery d'une part, Meiser d'autre part, les études de stabilité complémentaires sont en cours d'analyse. Des analyses physico-chimiques sont en cours pour les tunnels Reyers, Léopold II et Stéphanie.

En ce qui concerne spécifiquement le tunnel Stéphanie, des mesures topométriques ont été mises en place mais n'ont pour l'instant détecté aucun mouvement. Cela explique que le bureau Egis Tunnels ne recommande aucune mesure supplémentaire, notamment pour le tunnel Louise. Il n'y a par ailleurs pas de liaison entre la structure du tunnel métro et la structure des tunnels routiers; aucune interaction n'est possible.

*
* *

Mme Céline Delforge se demande pourquoi le diagnostic dont rendent compte les rapports récents n'a pas été demandé plus tôt et pourquoi les mesures urgentes ont été mises en œuvre si longtemps après leur formulation.

gevoerd door de firma Egis Tunnels tegen eind maart. In afwachting blijft het *masterplan* het referentiedocument.

Mobiel Brussel heeft natuurlijk aan de dringende maatregelen gewerkt. Sommige zijn uitgevoerd, andere worden uitgevoerd. De plaatsen in de Hallepoort-, Louiza-, Troon-, Belliard-, Reyers- en Stefaniatunnel die ongevallen kunnen veroorzaken, werden beveiligd. In alle tunnels zijn er videocamera's. De Rogier-, Leopold II-, Kruidtuin- en Jubelparktunnel beschikken thans over een systeem voor automatische detectie van incidenten. Een dergelijk systeem zal dit jaar geïnstalleerd worden in de Hallepoort- en Troontunnel; de andere tunnels zullen volgen. De Belliard- en Leopold II-tunnel zullen over een week uitgerust zijn met het volledige sluitingssysteem. De inrichtingen om de toegang van de vrachtwagens te beletten zullen geïnstalleerd worden in de Leopold II- en Belliardtunnel en de portieken met lamellen zullen in augustus van dit jaar en in januari worden geplaatst. De andere tunnels zullen volgen.

Wat de snelheidsbeperking en de verkeersveiligheid betreft, zal de trajectcontrole eerst ingevoerd worden in de Leopold II- en Belliardtunnel en zou, op verzoek van de minister en de staatssecretaris, dit jaar operationeel moeten zijn. Op basis van de ervaring in die eerste tunnels zal de regeling al dan niet worden uitgebreid tot andere tunnels. In afwachting zal de LIDAR beurtelings en in coördinatie met de politiezones worden gebruikt in de Hallepoort-, Tervuren-, Rogier-, Jubelpark- en Reyerstunnel.

Als reactie op het rapport-SECO wordt de laatste hand gelegd aan een planning voor het plaatsen van netten in de gevaarlijkste tunnels, namelijk de Troon-, Montgomery-, Tervurentunnel, enz. Die planning zal eind deze maand klaar zijn. Voor de Montgomery-, Georges Henri- en Reyerstunnel tussen de E40 en Montgomery enerzijds en Meiser anderzijds worden de aanvullende stabiliteitsstudies geanalyseerd. Er worden fysisch-chemische analyses uitgevoerd voor de Reyers-, Leopold II- en Stefaniatunnel.

Wat meer bepaald de Stefaniatunnel betreft, zijn er topografische meettoestellen ingevoerd, maar die hebben op dit ogenblik geen enkele beweging gedetecteerd. Dat verklaart waarom het bureau Egis Tunnels geen enkele bijkomende maatregel aanbeveelt, onder meer voor de Louizatunnel. Voorts is er geen verbinding tussen de structuur van de metrotunnel en de structuur van de wegtunnels. Er is geen enkele interactie mogelijk.

*
* *

Mevrouw Céline Delforge vraagt waarom de diagnose waarnaar de recente rapporten verwijzen, niet vroeger werd aangevraagd en waarom de dringende maatregelen zolang na de formulering werden uitgevoerd.

La députée réitère sa question relative à la décision de l'administration de maintenir certains bardages pendant l'inspection.

M. Jean-Paul Gailly explique que l'administration s'est attelée à la tâche dès l'apparition du premier indice. Les efforts déployés par les équipes de Bruxelles Mobilité sont aujourd'hui conséquents.

M. Vincent Thibert, ingénieur, responsable de la cellule ouvrages d'art à Bruxelles Mobilité, ajoute que les tunnels routiers sont inspectés selon des règles édictées à l'époque par le fédéral et transposées dans des règlements. Sauf suspicion de risque grave lors de l'inspection visuelle, il est de bonne pratique de ne pas enlever les bardages en vue de l'inspection des structures. L'opération lancée en novembre 2015 fait suite à la chute de béton dans le tunnel Rogier. Ces bardages remplissent un rôle en termes de protection contre l'incendie, de ventilation ... Les risques générés par leur démontage pourraient être plus importants que ceux que l'on tente de gérer. Le tunnel Stéphanie manifestait, lui, des signes d'infiltration qui ont conduit à des décapages qui, eux-mêmes, ont permis de déceler la mauvaise qualité du béton d'enrobage sur des zones étendues, de sorte qu'il a fallu fermer le tunnel.

Mme Céline Delforge désirerait savoir si les dégradations actuelles étaient déjà perceptibles en 2010.

M. Vincent Thibert répond par la négative. Le dernier risque grave recensé dans le cadre d'une inspection du tunnel Stéphanie date de 2002. Un rapport avait alors relevé la nécessité d'agir à la sortie du tunnel située place Poelaert sous peine de catastrophe. De 2007 à 2009, après la réalisation des études et la désignation des entreprises, cette partie de la toiture a été intégralement remplacée par une nouvelle structure poutre dalle aujourd'hui dans un état impeccable. Tant en 2002 qu'en 2010, rien ne laissait supposer le problème décelé il y a peu. Des inspections approfondies, telles que celle effectuée pour l'instant, ne peuvent toutefois être réalisées de manière systématique sur l'ensemble des ouvrages.

M. Jean-Paul Gailly précise que c'est justement pour éviter ce genre de situations que la mission va être externalisée. Bruxelles Mobilité a par ailleurs proposé au Ministre de désigner un agent certificateur de sécurité externe; le fonctionnaire dirigeant responsable de ce marché n'appartient pas au service en charge de l'entretien des tunnels.

M. Vincent De Wolf estime ne pas avoir reçu de réponse à sa question sur la transmission du *masterplan* au Gouvernement.

De volksvertegenwoordigster herhaalt haar vraag over de beslissing van het bestuur om bepaalde wandbekledingen te behouden tijdens de inspectie.

De heer Jean-Paul Gailly legt uit dat het bestuur in actie is geschoten, zodra het eerste probleem werd gemeld. De teams van Mobiel Brussel leveren vandaag grote inspanningen.

De heer Vincent Thibert, verantwoordelijk ingenieur van de cel kunstwerken bij Mobiel Brussel, voegt eraan toe dat de wegtunnels geïnspecteerd worden volgens regels die destijds waren opgesteld door de federale overheid en omgezet zijn in reglementen. Tenzij er bij een visuele inspectie een vermoeden van een groot risico rijst, is het gebruikelijk dat de wandbekledingen niet worden verwijderd bij het inspecteren van de structuren. De operatie in november 2015 werd opgestart nadat er beton in de Rogiertunnel was losgekomen. Daaruit werd besloten dat het einde van de levenscyclus van de kunstwerken in zicht was en dat de wandbekledingen niet meer mochten worden behouden. Die wandbekledingen dienen als bescherming tegen brand en dienen voor ventilatie. De risico's bij het verwijderen zouden groter kunnen zijn dan de risico's die men tracht te beheersen. In de Stefaniatunnel waren er indicaties van infiltratie, waardoor de zijwanden werden verwijderd en men kon vaststellen dat er op grote stukken geen omhullingsbeton was, zodat de tunnel moest worden gesloten.

Mevrouw Céline Delforge vraagt of het huidige verval al zichtbaar was in 2010.

De heer Vincent Thibert antwoordt ontkennend. Het laatste ernstige risico dat in het kader van een inspectie van de Stefaniatunnel vastgesteld werd, dateert van 2002. Uit een rapport bleek toen de noodzaak om werken uit te voeren aan de uitgang van de tunnel aan het Poelaertplein om een catastrofe te voorkomen. Van 2007 tot 2009, na de uitvoering van studies en de aanstelling van bedrijven, is dit deel van de overdekking volledig vervangen door een nieuwe platen- en balkenstructuur die vandaag in perfecte staat is. Noch in 2002, noch in 2010 kon men vermoeden dat het recente probleem zou ontstaan. Grondige inspecties zoals die nu uitgevoerd worden, kunnen echter niet systematisch gebeuren voor het geheel van de kunstwerken.

De heer Jean-Paul Gailly preciseert dat het net is om te voorkomen dat dergelijke situaties ontstaan dat de opdracht uitbesteed zal worden. Mobiel Brussel heeft overigens aan de minister voorgesteld om een extern certificeerder voor de veiligheid aan te stellen; de leidend ambtenaar die verantwoordelijk is voor deze opdracht zal niet tot de dienst behoren die bevoegd is voor het onderhoud van de tunnels.

De heer Vincent De Wolf meent dat hij geen antwoord gekregen heeft op zijn vraag over de voorlegging van het *masterplan* aan de regering.

Le député s'étonne qu'entre le diagnostic et aujourd'hui, seuls quatre systèmes de détection automatique d'incidents aient été placés.

M. De Wolf demande que le Parlement reçoive les rapports d'analyse dont M. Jean-Paul Gailly a annoncé la réalisation quadrimestrielle.

Il souhaite également que l'étude de stabilité réalisée fin janvier soit versée aux travaux de la commission spéciale.

L'orateur voudrait enfin des précisions sur la décision de ne pas fermer le tunnel Montgomery, malgré les problèmes structurels signalés dans le *masterplan*. Selon quelles modalités se prend une telle décision ? À qui revient le dernier mot : au directeur général, au ministre, aux deux ?

M. Jean-Paul Gailly précise que la plateforme dédiée aux tunnels, le comité de crise, les conditions minimales d'exploitation et les procédures de fermeture ont été institués sous sa direction.

L'orateur ajoute qu'il ne travaillait pas à Bruxelles Mobilité avant d'en devenir le directeur général; il était directeur général au fédéral et avait notamment en charge l'accord Beliris. M. Gailly s'avère dès lors incapable de communiquer des renseignements relatifs à une période pour laquelle il ne dispose pas d'information.

M. Vincent Thibert explique que le tunnel Montgomery présente une zone certes problématique mais qu'elle demeure locale puisqu'elle court sur une longueur d'une cinquantaine de mètres (pour 500 mètres de tunnel au total) et sur une largeur limitée au gabarit du trottoir. On y observe certes un comportement anormal de la structure mais qui ne laisse pas supposer de risque de rupture à court terme. Par contre, le bureau d'études de stabilité a émis un premier avis partiel qui recommande de poursuivre l'étude, de prévoir un étaçonnement local et de lancer des analyses topographiques, de manière à contextualiser le problème sans pour autant devoir fermer l'ensemble du tunnel.

M. Boris Dilliès prend acte que c'est en décembre 2013 qu'a eu lieu la prise de fonction de M. Gailly.

Il relève que des chutes de béton se sont produites dans deux tunnels (Léopold II et Rogier) avec, dans un cas, mise en danger de la vie d'une automobiliste. En conséquence, il s'interroge sur l'état du béton dans les tunnels et sur les mesures prises pour contrer sa désagrégation.

Par ailleurs, la perte de certains plans impose de se pencher sur la gestion des archives au sein de Bruxelles Mobilité.

Het verbaast de volksvertegenwoordiger dat tussen de diagnose en vandaag slechts vier systemen voor automatische detectie van incidenten geplaatst zijn.

De heer De Wolf vraagt dat het Parlement de analyserapporten zou krijgen die volgens de heer Jean-Paul Gailly om de vier maanden opgesteld zouden worden.

Hij vraagt ook dat de stabiliteitsstudie van eind januari bij de werken van de bijzondere commissie gevoegd zou worden.

De spreker vraagt tot slot meer details over de beslissing om de Montgomerytunnel niet te sluiten, ondanks de structurele problemen die in het *masterplan* beschreven zijn. Onder welke voorwaarden wordt een dergelijke beslissing genomen ? Wie krijgt het laatste woord : de directeur-generaal, de minister of beiden ?

De heer Jean-Paul Gailly preciseert dat het tunnelplatform, het crisiscomité, de minimale exploitatievoorwaarden en de procedures voor sluiting onder zijn directie tot stand gekomen zijn.

De spreker voegt eraan toe dat hij niet bij Mobiel Brussel werkte voordat hij directeur-generaal werd; hij was directeur-generaal bij de federale overheid en was met name belast met het Beliris-akkoord. De heer Gailly is dan ook niet in staat om informatie te bezorgen over een periode waarvoor hij over geen informatie beschikt.

De heer Vincent Thibert legt uit dat de Montgomerytunnel wel een problematische zone is, maar dat de problemen lokaal zijn aangezien het over een lengte van een vijftig-tal meter gaat (de tunnel meet 500 meter in totaal) en over een breedte die beperkt is tot de vorm van het trottoir. Er wordt wel een abnormale evolutie van de structuur waargenomen, maar er lijkt geen risico op een breuk op korte termijn te zijn. Het bureau belast met de stabiliteitsstudie heeft daarentegen een eerste gedeeltelijk advies gekregen dat aanbeveelt om de studie voort te zetten, te zorgen voor lokale ondersteuning, topografische analyses te starten om de context van het probleem beter te begrijpen. Het geheel van de tunnel moet evenwel niet gesloten worden.

De heer Boris Dilliès neemt akte van het feit dat de heer Gailly in december 2013 in dienst getreden is.

Hij wijst erop dat er beton naar beneden gevallen is in twee tunnels (Leopold II en Rogier), met in één geval gevaar voor het leven van een autobestuurder. Hij heeft dan ook vragen over de staat van het beton in de tunnels en over de maatregelen om verder afbrokkelen te voorkomen.

Het verlies van bepaalde plannen noopt ons ertoe na te denken over het archiefbeheer binnen Mobiel Brussel.

Le député regrette la manière dont s'est passée la passation de pouvoir entre l'actuel directeur général et son prédécesseur et s'inquiète de l'état dans lequel se trouvait alors l'administration (équipes démotivées et trop peu nombreuses, manque de transversalité). Il déplore l'absence de contrôle régulier de l'état structurel des tunnels, avant la prise de fonction de M. Gailly.

S'il se réjouit des progrès introduits par M. Gailly, le député regrette les conséquences de la période précédente : la sécurité des Bruxellois a été mise en péril et, à présent, le commerce se meurt dans cette partie de la ville.

L'orateur exprime le souhait que les moyens nécessaires soient accordés à l'administration, en termes de personnel.

M. Jean-Paul Gailly signale que des carottages de béton ont été opérés en nombre en vue d'analyses physico-chimiques.

Pour ce qui est de l'accessibilité des commerces, il a été demandé au bureau d'étude de réfléchir à la manière de rouvrir le tunnel au plus vite. Dès que le bureau aura finalisé ses calculs, l'administration fera au plus vite appel à un entrepreneur, le but étant de permettre au plus tôt la circulation des voitures (au moins) et d'ainsi satisfaire un grand nombre d'activités économiques.

L'orateur précise encore que ses collaborateurs, qui sont à la fois compétents et motivés, se trouvent aujourd'hui face à des montagnes. Lors de la réalisation du memorandum, au lendemain des élections, ils ont d'ailleurs eu à cœur d'y inscrire toutes les mesures d'urgence en plus de la rénovation des tunnels Léopold II et Porte de Hal.

M. Vincent Thibert explique encore que le tunnel Rogier est le premier à avoir subi des sondages et des décapages à la suite de l'incident qui s'y est produit en novembre 2015. À l'heure actuelle, la situation y est stabilisée. Il ne fait donc plus partie des tunnels où il faut agir prioritairement. On peut pour l'instant se contenter, pour sécuriser les usagers, de la pose de filets.

M. Boris Dilliès s'interroge sur le temps que cette situation peut durer.

M. Vincent Thibert estime qu'il est encore trop tôt pour le dire. Une des données d'entrée dont on a absolument besoin pour réaliser une étude de stabilité complète, en ce compris l'étude de faisabilité, est les résultats des analyses physico-chimiques : taux de chlorure, carbonatation, attaque par les sulfates, pétrographie ... Ces analyses ont été lancées dans le tunnel Léopold II à la suite de la chute du béton survenue début 2015 et parce que, *in fine*, c'est un projet de rénovation qui continue à vivre. L'urgence justifie donc de le faire rapidement.

Het parlamentslid betreurt de manier waarop de macht overgedragen is tussen de huidige directeur-generaal en zijn voorganger en maakt zich zorgen over de toestand waarin het bestuur zich dan bevond (gedemotiveerde teams, te weinig personeel, gebrek aan transversaliteit). Hij betreurt het gebrek aan regelmatige controle op de structurele toestand van de tunnels, vóór de indienstreding van de heer Gailly.

Het parlamentslid is blij met de vooruitgang onder de heer Gailly maar betreurt de gevolgen van de voorgaande periode : de veiligheid van de Brusselaars was in gevaar en nu bloedt de handel in dit deel van de stad dood.

De spreker wenst dat het bestuur de noodzakelijke middelen krijgt op het vlak van personeel.

De heer Jean-Paul Gailly wijst erop dat er betonmonsters genomen zijn met het oog op een fysische en chemische analyse.

Wat de toegankelijkheid van de handelszaken betreft, is er aan het studiebureau gevraagd na te denken over de manier om de tunnel zo snel mogelijk weer open te stellen. Zodra het bureau zijn berekeningen voltooid heeft, zal het bestuur zo snel mogelijk een beroep doen op een aannemer om (ten minste) het autoverkeer zo snel weer mogelijk te maken, alsook de uitoefening van een groot aantal economische activiteiten.

De spreker preciseert dat zijn medewerkers die competent en gemotiveerd zijn, vandaag voor een berg problemen staan. In het memorandum na de verkiezingen hebben zij trouwens alle dringende maatregelen opgelijst, naast de renovatie van de Leopold II-tunnel en de tunnel aan de Halpepoort.

De heer Vincent Thibert legt uit dat de Rogiertunnel de eerste tunnel was waar monsters genomen zijn na het incident in november 2015. Vandaag is de situatie gestabiliseerd. De tunnel maakt dus geen deel meer uit van de tunnels waar prioritair opgetreden moet worden. Vandaag kan men zich tevreden stellen met het plaatsen van netten om de gebruikers te beschermen.

De heer Boris Dilliès vraagt hoelang deze situatie kan aanslepen.

De heer Vincent Thibert vindt het nog te vroeg om dat te zeggen. Een van de invoergegevens die absoluut nodig zijn om een volledig stabiliteitsonderzoek te verrichten, met inbegrip van het haalbaarheidsonderzoek, zijn de resultaten van de fysisch-chemische analyses : chloorgehalte, carbonatatie, aanval door sulfaten, petrografie ... Die analyses werden gestart in de Leopold II-tunnel nadat begin 2015 beton naar beneden kwam en omdat dat uiteindelijk een renovatieproject is dat blijft bestaan. Dat moest dus snel gedaan worden omdat het dringend was.

Pour respecter les principes de libre concurrence, on ne peut passer un contrat pour tous les tunnels. On parle effectivement d'une centaine de prélèvements et de milliers d'analyses physico-chimiques. Un cahier des charges est pour l'instant soumis à l'approbation du Ministre, en vue d'examiner l'ensemble des tunnels qui ne l'ont pas encore été.

Le président demande si le contrôle des tunnels, désormais externalisé, était auparavant réalisé par les services de Bruxelles Mobilité, sans recours à une expertise externe.

M. Vincent Thibert répond que la campagne d'inspection triennale 1999-2002 avait été réalisée par les experts de la Région wallonne. Depuis 2002, la volonté de l'administration est de réinternaliser les inspections. Les membres de la cellule ouvrages d'art les ont alors réalisées avec l'appui d'un bureau d'expertise, en l'occurrence la société SECO. L'urgence et le manque de personnel imposent aujourd'hui de réexternaliser complètement la mission.

M. Emmanuel De Bock précise sa demande relative à la mise en œuvre des vingt-cinq mesures d'urgences prescrites par le *masterplan* : il souhaite connaître, pour chacune, le montant alloué et le moment de son implémentation ainsi que les écarts (et la raison de ces derniers) entre les dates prévues et les dates effectives.

L'orateur note que les rapports relatifs aux tunnels étaient principalement orientés vers la prévention des incendies mais aussi que, dès juillet 2013, diverses recommandations étaient formulées dans la phase 3 du *masterplan* à propos de la vétusté des tunnels et de leur rénovation. Le *masterplan* précise, d'une part, le montant nécessaire (360 millions d'euros) et, d'autre part, que l'échelonnement des rénovations qu'imposent les contraintes budgétaires pesant sur la Région est trop long. Ce document préconise la rénovation urgente du tunnel Léopold II. Deux ans et demi plus tard, ces préconisations n'ont pas (ou pas toutes) été suivies d'effets. Dès lors, le député s'interroge quant aux relations entre l'administration et le Gouvernement : quand et comment se prennent les décisions ? Quelle latitude est laissée à l'administration ?

Le tunnel Stéphanie a été achevé en 1957. Il n'y a rien d'étonnant à ce qu'un ouvrage d'art de ce type doive être rénové après une soixantaine d'années – le même phénomène de fermeture de tunnels vétustes s'observe d'ailleurs dans d'autres grandes villes, comme Montréal ou Paris. En revanche, M. De Bock s'interroge sur l'état déplorable du tunnel Léopold II, pourtant construit près de trente ans après le tunnel Stéphanie.

Enfin, le député se demande si la congestion, à certaines heures, du trafic bruxellois, et la concentration des émanations rejetées par les véhicules, accélère la dégradation des ouvrages d'art.

Met het oog op de naleving van de vrije mededingingsprincipes kan geen contract gesloten worden voor alle tunnels. Het gaat inderdaad over een honderdtal afnames, dui-zenden fysisch-chemische analyses. Momenteel wordt een bestek ter goedkeuring voorgelegd aan de minister, voor alle tunnels die nog niet onderzocht werden.

De voorzitter vraagt of de controle van de tunnels, die voortaan extern is, vroeger werd verricht door Mobiel Brussel, zonder een beroep te doen op externe expertise.

De heer Vincent Thibert antwoordt dat de driejaarlijkse inspectiecampagne 1999-2002 werd uitgevoerd door experts van het Waals Gewest. Sedert 2002 wil het bestuur de inspecties opnieuw intern laten uitvoeren. De leden van de cel kunstwerken hebben ze dan verricht met de steun van een expertisebureau, meer bepaald de firma SECO. Thans moet deze opdracht opnieuw volledig extern gemaakt worden wegens de hoogdringendheid.

De heer Emmanuel De Bock verduidelijkt zijn verzoek betreffende de uitvoering van de vijftiengint dringende maatregelen die worden voorgeschreven door het *masterplan* : hij wenst te weten welk bedrag wordt toegekend aan elk ervan, alsook het tijdstip van de implementatie en het verschil tussen de geplande data en de werkelijke data (met de reden ervoor).

De spreker merkt op dat de verslagen betreffende de tunnels voornamelijk gericht waren op brandpreventie, maar ook dat sedert juli 2013, verscheidene aanbevelingen werden gedaan in fase 3 van het *masterplan* inzake de ouderdom van de tunnels en de renovatie ervan. Het *masterplan* preciseert enerzijds het nodige bedrag (360 miljoen euro) en, anderzijds dat de fasering van de renovatie die nodig is wegens de budgettaire verplichtingen van het Gewest te lang duurt. Dit document bepleit de dringende renovatie van de Leopold II-tunnel. Tweeënhalf jaar later werden die aanbevelingen niet (allemaal) uitgevoerd. De volksvertegenwoordiger heeft dan ook vragen bij de relaties tussen het bestuur en de regering : wanneer en hoe worden de beslissingen genomen ? Welke ruimte wordt gelaten aan het bestuur ?

De Stefaniatunnel werd voltooid in 1957. Het is absoluut niet verbazingwekkend dat een dergelijke structuur na een zestigtal jaar moet gerenoveerd worden – het sluiten van oude tunnels is een verschijnsel dat zich trouwens voordoet in andere grote steden, zoals Montréal of Parijs. De heer De Bock heeft daarentegen vragen bij de jammerlijke toestand van de Leopold II-tunnel, die nochtans bijna dertig jaar na de Stefaniatunnel werd gebouwd.

Tot slot vraagt de volksvertegenwoordiger zich af of de verkeersopstoppingen in Brussel op bepaalde uren en de concentratie van de uitstoot van de voertuigen de aftakeling van de structuren versnelt.

M. Jean-Paul Gailly explique que le tunnel Léopold II, comme le complexe Reyers, est effectivement plus récent et que son état en est d'autant plus interpellant. Ces ouvrages ont toutefois été construits sous l'égide du fédéral et les ingénieurs de Bruxelles Mobilité ne peuvent dès lors qu'émettre l'hypothèse d'une éventuelle malfaçon dès lors qu'ils sont soumis aux mêmes contraintes (trafic, etc.) que les tunnels plus anciens. Il ne s'agit toutefois que d'une pure conjecture.

M. Emmanuel De Bock redemande quelles recommandations du *masterplan* ont ou non été mises en œuvre, et pourquoi, et si les décisions y afférentes ont été prises en concertation avec le Ministre de tutelle.

M. Jean-Paul Gailly explique que le suivi effectué sur le travail de l'administration est plus strict avec le Ministre actuel qu'il ne l'était avec le Ministre précédent et que M. Pascal Smet attache notamment une attention particulière à la mise en œuvre des mesures d'urgence.

M. Alain Courtois estime qu'il faudra que la commission spéciale entende la firme qui a réalisé les travaux ayant affecté le tunnel Stéphanie entre 2007 et 2009.

Le député redemande si le budget alloué à la mise en œuvre des mesures urgentes, soit 5 millions d'euros, a été épuisé et, si non, de quelle manière il sera utilisé.

M. Jean-Paul Gailly estime qu'il ne lui appartient pas de se prononcer sur la nécessité d'entendre l'entreprise qui a effectué les travaux.

M. Vincent Thibert ajoute que le tunnel Stéphanie est structurellement scindé en cinq tronçons. Les tronçons sis du côté de la place Stéphanie ont été sondés et décapés et présentent des défauts assez banales. Les tronçons les plus problématiques sont ceux dont le plafond est constitué d'une dalle en béton armé coulée en place. L'intervention qui a eu lieu entre 2007 et 2009 sur la base du rapport de 2002 concerne une partie de la structure en poutre dalle qui est au-delà de la dalle en béton armé problématique, située près des trémies d'entrée et de sortie du côté de la place Poelaert. Cette partie est en tout cas dans un état impeccable.

M. Jean-Paul Gailly se veut prudent quant à la réouverture du tunnel. Bruxelles Mobilité espère disposer des calculs complémentaires du bureau d'étude dans quelques jours. L'administration pourra alors voir, sur la base des marchés stocks dont elle dispose (technique qui consiste à pouvoir faire appel à une ou des entreprises en fonction des nécessités), comment procéder. À partir de là, il faudra quelques semaines.

M. Vincent Thibert explique que la longueur de la procédure dépendra aussi du montant estimé des travaux, lequel déterminera la procédure à suivre. Les délais seront en tout

De heer Jean-Paul Gailly licht toe dat de Leopold II-tunnel, net als het Reyerscomplex, inderdaad recenter is en dat de toestand ervan des te meer vragen oproept. Die structuren werden echter gebouwd onder leiding van de federale overheid en de ingenieurs van Mوبiel Brussel kunnen bijgevolg enkel veronderstellen dat gebrekkig werk werd uitgevoerd, aangezien zij te maken hebben met dezelfde omstandigheden (verkeer, ...) als de oudere tunnels. Het blijft wel bij een vermoeden.

De heer Emmanuel De Bock vraagt opnieuw welke aanbevelingen van het *masterplan* al dan niet werden uitgevoerd, en waarom, en of de beslissingen ter zake werden genomen in overleg met de voorgedijminister.

De heer Jean-Paul Gailly licht toe dat het werk van het bestuur strikter gevolgd wordt door de huidige minister dan door de vorige, en dat minister Pascal Smet bijzondere aandacht besteedt aan de uitvoering van de dringende maatregelen.

De heer Alain Courtois vindt dat de bijzondere commissie de firma die de werken heeft uitgevoerd aan de Stefania-tunnel tussen 2007 en 2009 moet horen.

De volksvertegenwoordiger vraagt nogmaals of het budget dat wordt toegekend voor de uitvoering van de dringende maatregelen, i.e. 5 miljoen euro, uitgeput werd, en zo niet, op welke wijze het gaat gebruikt worden.

De heer Jean-Paul Gailly vindt dat hij zich niet moet uitspreken over de noodzaak om het bedrijf dat de werken heeft uitgevoerd te horen.

De heer Vincent Thibert voegt daaraan toe dat de Stefaniatunnel structureel in vijf stukken is opgedeeld. De stukken aan de zijde van het Stefaniaplein werden gepeild en afgestoken, en vertonen redelijk banale tekortkomingen. De meest problematische stukken zijn degene waarvan het plafond bestaat uit een ter plaatse gegoten overkapping in gewapend beton. De interventie die plaatsvond tussen 2007 en 2009 op grond van het verslag van 2002 betreft een deel van de vlakke balkenstructuur voorbij de problematische overkapping in gewapend beton, vlak bij de tunnelingang en -uitgang aan de zijde van het Poelaertplein. Dat deel is alleszins in perfecte staat.

De heer Jean-Paul Gailly wil voorzichtig zijn inzake de heropening van de tunnel. Mوبiel Brussel hoopt over enkele dagen te beschikken over de bijkomende berekeningen van het studiebureau. Dan kan het bestuur zien hoe het tewerk moet gaan, op grond van de stockopdrachten waarover het beschikt (techniek waarbij een beroep kan worden gedaan op een of meer bedrijven naargelang de noden). Vanaf dat moment zijn enkele weken nodig.

De heer Vincent Thibert licht toe dat de duur van de procedure ook zal afhangen van het geraamd bedrag van de werken, dat de te volgen procedure zal bepalen. In ieder

cas comprimés au maximum, dans le respect toutefois de la législation relative aux marchés publics.

M. Jean-Paul Gailly dit encore que les 5 millions d'euros auxquels M. Courtois faisait allusion correspondent à l'évaluation faite dans le cadre du *masterplan* pour les mesures d'urgence mais ne constituent aucunement le budget réellement alloué à la rénovation des tunnels. En 2015, engagements et liquidations ont été très conséquents.

Le président sollicite des précisions quant aux délais de rénovation effective du tunnel Stéphanie. Pourquoi a-t-on un moment évoqué une année de fermeture ?

M. Jean-Paul Gailly explique que la durée d'un an évoquée a trait à la rénovation complète du tunnel. Les travaux y seront effectivement importants et nécessiteront sans doute un permis d'urbanisme et l'engagement d'une procédure de marché public.

M. Vincent De Wolf conteste les chiffres avancés : d'après lui, il y a eu au cours des cinq dernières années un montant moyen, dans les infrastructures globales, de 20 à 22 millions d'euros non dépensés. En 2015, l'engagement de 30 millions d'euros pris en début d'exercice a été ramené, en fin d'exercice, à 20 millions d'euros. Tout ce qui aurait pu être dépensé ne l'a donc pas été.

Le député souhaite obtenir des précisions quant à la gestion des tunnels par Mme Brigitte Grouwels, lorsqu'elle était ministre de tutelle, et aux relations qu'elle entretenait alors avec M. Jean-Paul Gailly.

M. Jean-Paul Gailly estime les contacts entretenus à l'époque avec Mme Grouwels tout à fait constructifs. La méthode de suivi des dossiers était simplement différente, probablement aussi parce que des experts issus de l'administration étaient alors employés dans son cabinet et bien informés. Cela n'a toutefois pas empêché le directeur général d'entretenir des relations hebdomadaires avec les collaborateurs de Mme Grouwels.

M. Hervé Doyen demande quels étaient les effectifs de Bruxelles Mobilité au moment de la prise de fonction de son actuel directeur général, quels sont-ils aujourd'hui et quels seront-ils une fois qu'il aura été procédé aux engagements de personnel autorisés par le Gouvernement.

Les besoins de Bruxelles Mobilité en termes de personnel ont-ils été évalués à la suite d'un audit ?

Le député désirerait par ailleurs savoir si l'administration s'est trouvée déforcée par le départ de certains de ses experts vers les cabinets ministériels.

M. Jean-Paul Gailly ne peut l'affirmer.

geval worden de termijnen zoveel mogelijk beperkt, met naleving niettemin van de wetgeving betreffende de overheidsopdrachten.

De heer Jean-Paul Gailly zegt voorts dat de 5 miljoen euro die de heer Courtois aanhaalde, overeenkomt met de evaluatie die verricht werd in het kader van het *masterplan* voor de dringende maatregelen, maar geenszins het budget is dat werkelijk wordt toegekend aan de renovatie van de tunnels. In 2015 waren de vastleggingen en de vereffeningen zeer aanzienlijk.

De voorzitter vraagt verduidelijkingen over de termijnen voor de daadwerkelijke renovatie van de Stefaniatunnel. Waarom werd op een gegeven moment gewag gemaakt van een sluiting voor een jaar ?

De heer Jean-Paul Gailly legt uit dat de vermelde duur van een jaar de complete renovatie van de tunnel betreft. De werken zullen daar inderdaad aanzienlijk zijn en ongetwijfeld een stedenbouwkundige vergunning vereisen, alsook het starten van een procedure voor een overheidsopdracht.

De heer Vincent De Wolf betwist de gegeven cijfers : volgens hem werden de laatste vijf jaren voor de globale infrastructuur gemiddeld 20 tot 22 miljoen euro niet besteed. In 2015, werd de bij het begin van het boekjaar gedane vastlegging van 30 miljoen euro op het einde van het boekjaar herleid tot 20 miljoen euro. Alles wat kon worden uitgegeven werd dus niet uitgegeven.

De volksvertegenwoordiger wenst verduidelijkingen over het beheer van de tunnels door mevrouw Brigitte Grouwels, toen zij voogdijminister was, en over de relaties die zij toen had met de heer Jean-Paul Gailly.

De heer Jean-Paul Gailly vindt dat de contacten die hij destijds had met mevrouw Grouwels geheel opbouwend waren. De methode voor het volgen van de dossiers was gewoon verschillend, wellicht ook omdat experts uit het bestuur toen in haar kabinet werkten en goed geïnformeerd waren. Dat heeft de directeur-generaal echter niet belet welkelijks contacten te hebben met de kabinetschef van mevrouw Grouwels.

De heer Hervé Doyen vraagt welk personeelsbestand Mobiel Brussel had op het moment van de indiensttreding van de huidige directeur-generaal, hoe het nu is en hoe het zal zijn zodra de door de regering gemachtigde personeelsaanwervingen gedaan zijn.

Worden de noden van Mobiel Brussel op het vlak van personeel geraamd ingevolge een audit ?

De volksvertegenwoordiger wenst overigens te weten of het bestuur verzwakt werd door het vertrek van sommige experts naar ministeriële kabinetten.

De heer Jean-Paul Gailly kan dat niet bevestigen.

Quant aux effectifs de Bruxelles Mobilité, il semble que l'opération Bru+ censée analyser les besoins de l'administration en personnel et initiée avant l'arrivée du nouveau directeur général, n'ait pas pris la pleine mesure de la problématique au sein de Bruxelles Mobilité. Par ailleurs, une cellule de ce même département est spécialement chargée des marchés publics. Or, pour des raisons de rigueur budgétaire, il est aujourd'hui demandé aux managers publics d'accomplir des efforts et, dans la mesure du possible, de sous-traiter certaines tâches, ce qui implique de lancer des marchés. En conclusion, alors que le nombre de ces marchés doublait entre 2007 et 2014, le personnel diminuait de moitié.

À son entrée en fonction, le directeur général a toutefois été autorisé à recruter cinq personnes. Trois postes techniques ont alors été reconvertis vers les marchés publics.

Par ailleurs, pendant dix-huit mois, les recrutements ont été gelés du fait des procédures de validation du plan de personnel du SPRB et du recours des organisations syndicales contre le statut. Le plan de recrutement prévoit maintenant deux personnes supplémentaires pour la cellule électromécanique mais aucune pour la cellule ouvrages d'art. Le Gouvernement a cependant décidé d'un renfort externe de sept personnes en vue de répondre à la problématique des tunnels.

Dans ces conditions et conformément au plan stratégique, le directeur général s'efforce de mutualiser les ressources; ce genre d'opérations atteint néanmoins ses limites.

M. Emmanuel De Bock s'interroge sur le nombre d'équivalents temps plein au sein de Bruxelles Mobilité.

M. Jean-Paul Gailly en compte quelque 500.

M. Bruno De Lille réitère sa question sur les infiltrations constatées dans d'autres tunnels : les éventuelles dégradations subies par le béton pourraient-elles motiver leur fermeture ?

M. Jean-Paul Gailly explique que des analyses physico-chimiques ont été menées dans les tunnels Reyers et Léopold II et seront menées dans le tunnel Stéphanie dans les deux prochaines semaines, dans tous les autres tunnels par après, dans le cadre d'un marché public. Les décisions dépendront ensuite des résultats.

Mme Els Ampe rappelle qu'un morceau de béton s'est détaché l'an passé du tunnel Léopold II. Des analyses s'en sont-elles suivies ? Un *masterplan* relatif à la stabilité a-t-il par ailleurs été lancé depuis la prise de fonction de M. Gailly ? La première mission d'un ingénieur responsable en matière de sécurité concerne la stabilité.

Wat het personeelsbestand van Mوبiel Brussel betreft, moest Bru+ kennelijk een analyse maken van de noden van het bestuur op het vlak van personeel vóór de komst van de nieuwe directeur-generaal, zonder de problematiek binnen Mوبiel Brussel geheel in aanmerking te nemen. Een cel van datzelfde departement wordt overigens speciaal belast met overheidsopdrachten. Wegens budgettaire bezuinigingen wordt momenteel gevraagd aan de overheidsmanagers inspanningen te doen en sommige taken zoveel mogelijk uit te besteden, wat het starten van opdrachten impliceert. Kortom, het personeel is met de helft gedaald, terwijl het aantal dergelijke opdrachten verdubbeld is tussen 2007 en 2014.

Bij zijn indiensttreding werd de directeur-generaal echter gemachtigd om vijf personen aan te werven. Drie technische posten werden dan omgezet naar de overheidsopdrachten.

Gedurende achttien maanden werden de aanwervingen overigens bevroren wegens de validatieprocedures voor het personeelsplan van de GOB en het verhaal van vakbondsorganisaties tegen het statuut. Het aanwervingsplan voorziet nu in twee extra personen voor de elektromechanische cel, maar geen enkele voor de cel kunstwerken. De Regering heeft echter beslist tot een externe versterking met zeven personen teneinde tegemoet te komen aan de problematiek van de tunnels.

Gelet op die omstandigheden en overeenkomstig het strategisch plan, poogt de directeur-generaal de middelen te bundelen; een dergelijke operatie kent echter grenzen.

De heer Emmanuel De Bock vraagt zich af hoeveel voltijdsequivalenten Mوبiel Brussel telt.

De heer Jean-Paul Gailly telt er ongeveer 500.

De heer Bruno De Lille herhaalt zijn vraag over de infiltraties die werden vastgesteld in andere tunnels : zouden eventuele degradaties aan het beton een reden kunnen zijn om ze te sluiten ?

De heer Jean-Paul Gailly legt uit dat fysisch-chemische analyses werden verricht in de Reyers- en Leopold II-tunnel. Dat zal ook gebeuren in de Stefaniatunnel in de twee komende weken, daarna in alle andere tunnels in het kader van een overheidsopdracht. Vervolgens zijn de beslissingen afhankelijk van de resultaten.

Mevrouw Els Ampe wijst erop dat vorig jaar een stuk beton is losgekomen in de Leopold II-tunnel. Hebben daarna analyses plaatsgevonden ? Werd overigens een *masterplan* betreffende de stabiliteit gestart sedert de indiensttreding van de heer Gailly ? De eerste opdracht van een ingenieur die verantwoordelijk is voor de veiligheid betreft de stabiliteit.

M. Jean-Paul Gailly explique que l'incident du tunnel Léopold II a été immédiatement suivi d'une inspection visuelle ainsi que d'une inspection avec les services de police et de pompiers. Des analyses physico-chimiques ont ensuite été effectuées.

M. Vincent Thibert ajoute que l'incident a été suivi d'un premier passage en revue de tous les plafonds du tunnel, de sondages au marteau et de décapages, opération qui a par la suite été étendue à l'ensemble des tunnels jusqu'à l'émission du rapport SECO. Actuellement, toujours sur la base des premières estimations et analyses de stabilité, on estime qu'il n'y a pas de risque d'instabilité structurale à court terme dans le tunnel Léopold II. Cela ne signifie pas qu'on puisse éviter sa rénovation complète, en ce compris l'amélioration de la sécurité en cas d'incendie, à moyen ou à long terme.

La sécurisation par des filets est quant à elle en cours. Les résultats des analyses physico-chimiques alimenteront le volet technique du cahier des charges relatif à la rénovation. Jusqu'à présent, la réparation des chaussées est cadrée. Par contre, en vue de la réparation de zones auxquelles l'accès visuel était limité, des montants ont été prévus dans le *masterplan* en réserve. On affine maintenant les budgets destinés à la réparation des bétons et aux travaux d'étanchéité.

*
* *

M. Marc Loewenstein demande un historique reprenant année par année, depuis la création de la Région, les budgets inscrits et les montants dépensés pour les tunnels, les mesures récurrentes et ponctuelles, les rapports, plans et études commandés et les suites qui leur ont été données ainsi que le relevé des décisions prises par le Gouvernement sur la base des informations transmises par Bruxelles Mobilité.

Le député souhaiterait que l'administration informe la commission spéciale sur la transmission des différentes phases du *masterplan* au Gouvernement et les retours éventuels du ministre de tutelle.

M. Stefan Cornelis s'interroge sur la période qui a précédé la livraison du *masterplan* : quel était alors le document de référence de l'administration ? De quels contrôles le tunnel Stéphanie faisait-il alors l'objet ?

Le *masterplan* propose trois scénarios alternatifs. Le député voudrait savoir si l'administration a opté pour l'un d'entre eux et, plus spécifiquement, si elle prévoyait déjà que le tunnel Stéphanie soit rénové en 2016.

De heer Jean-Paul Gailly legt uit dat het incident in de Leopold II-tunnel onmiddellijk gevolgd werd door een visuele inspectie en door een inspectie met politiediensten en de brandweer. Vervolgens werden fysisch-chemische analyses verricht.

De heer Vincent Thibert voegt daaraan toe dat het incident werd gevolgd door een eerste inspectie van alle plafonds van de tunnel, die werden gepeild met de hamer en afgestoken, een werk dat vervolgens werd uitgebreid tot alle tunnels totdat het SECO-verslag werd uitgebracht. Thans wordt nog steeds op grond van de eerste ramingen en stabiliteitsanalyses geacht dat er op korte termijn geen risico op structurele instabiliteit is in de Leopold II-tunnel. Dat betekent niet dat de complete renovatie ervan kan vermeden worden, met inbegrip van de verhoging van de veiligheid in geval van brand, op middellange of lange termijn.

De beveiliging door netten daarentegen is aan de gang. De resultaten van de fysisch-chemische analyses zullen gebruikt worden in het technisch luik van het bestek betreffende de renovatie. Tot nu toe is de herstelling van de wegen omkaderd. Met het oog op de herstelling van de zones waartoe de visuele toegang beperkt was daarentegen, werden bedragen als reserve voorzien in het *masterplan*. Thans worden de budgetten voor de herstelling van het beton en de dichtheidswerken verder uitgediept.

*
* *

De heer Marc Loewenstein vraagt een historiek met de begrotingen die sedert de oprichting van het Gewest jaar na jaar werden ingeschreven en de bedragen die werden uitgegeven voor de tunnels, de recurrenente en gerichte maatregelen, de bestelde verslagen, plannen en studies en het gevolg dat eraan gegeven werd, alsook het overzicht van de beslissingen die genomen werden door de regering op grond van de informatie die werd doorgegeven door Mobiliteit Brussel.

De volksvertegenwoordiger vraagt dat het bestuur de bijzondere commissie inlicht over de overzending van de verschillende fases van het *masterplan* aan de regering en de eventuele terugkoppeling door de toezichthoudende minister.

De heer Stefan Cornelis heeft vragen over de periode vóór de afgifte van het *masterplan* : wat was toen het referentiedocument van het bestuur ? Welke controles werden toen in de Stefaniatunnel uitgevoerd ?

Het *masterplan* stelt drie alternatieve scenario's voor. De volksvertegenwoordiger vraagt of het bestuur voor één van die scenario's heeft gekozen en, meer bepaald, of het er al van uitging dat de Stefaniatunnel in 2016 zou worden gerenoveerd.

L'orateur souligne qu'il s'est écoulé trois ans entre la rédaction du *masterplan* et la réalisation des études sur lesquelles il se fonde. Quelles raisons justifient ce long délai ?

M. Emmanuel De Bock tient à savoir qui a choisi le scénario retenu : l'administration, le politique ou les deux ?

M. Fabian Maingain constate que le diagnostic sur lequel se fonde le *masterplan*, dont il semble qu'il ait surtout consisté en une inspection visuelle, n'avait pas mis en évidence de risque de chutes de béton (il est vrai qu'il visait avant tout la prévention des incendies). Dès lors, les études dont l'administration disposait étaient-elles suffisantes pour entamer les travaux nécessaires en vue de garantir la sécurité des usagers ? Une mise en œuvre plus rapide du *masterplan* aurait-elle permis d'éviter les fermetures que nous connaissons aujourd'hui ?

Le député souhaiterait des précisions sur la nature du suivi régulier des tunnels réalisés par les équipes de Bruxelles Mobilité. Ce suivi permet-il de garantir la sécurité des usagers ?

Mme Cielte Van Achter considère qu'on peut distinguer trois types de travaux : les mesures d'urgence pour sécuriser les tunnels; la rénovation des tunnels Léopold II et Porte de Hal; et la rénovation, visée par le *masterplan*, de l'ensemble des tunnels. Chaque type en est à un stade différent de réalisation : si les mesures d'urgences sont mises en œuvre ou en voie de l'être, de nombreuses questions demeurent quant à la rénovation des tunnels. Il semble que l'administration n'ait pas été mise en possession, à ce jour, des moyens humains nécessaires (ingénieurs, chefs de projet, etc.). Ce sujet fait-il l'objet de discussions avec le Gouvernement, et depuis quand ? Quels sont les objectifs que le Gouvernement a fixés à l'administration en ce qui concerne la rénovation des tunnels ?

Bruxelles Mobilité gère également les tunnels du métro. Dans quel état se trouvent-ils ? Des rapports et études sont-ils disponibles à ce propos ?

Mme Jacqueline Rousseaux demande des précisions quant aux causes des problèmes que l'on rencontre dans les tunnels bruxellois : la pollution et les infiltrations ont été évoquées mais il n'a pas été question des trams. Or, les modèles de tram mis en service au cours des dernières années, toujours plus longs et plus lourds, provoquent des vibrations qui endommagent les immeubles riverains des voies. On peut supposer que les calculs de résistance faits pour le tunnel Stéphanie l'ont été en fonction des modèles de tram en service à l'époque. La STIB a-t-elle envisagé, préalablement à l'achat de nouveaux trams, l'impact qu'aurait leur circulation sur les infrastructures existantes, en ce compris les tunnels ? Cet impact a-t-il été analysé une fois ces « mégatrams » mis en service ? À défaut, une telle étude est-elle envisagée et quand peut-on en espérer les résultats ?

De spreker benadrukt dat er drie jaar zijn verlopen tussen de redactie van het *masterplan* en de studies waarop het gebaseerd is. Vanwaar die lange termijn ?

De heer Emmanuel De Bock staat er op te weten wie het scenario heeft gekozen : het bestuur, de politiek of beide ?

De heer Fabian Maingain stelt vast dat de diagnose waarop het *masterplan* gebaseerd is en die blijkbaar vooral uit een visuele inspectie bestond, de risico's op neerstortend beton niet in de verf heeft gezet (het is inderdaad zo dat het vooral om brandpreventie ging). Waren de studies waarover het bestuur beschikte, dan toereikend om de noodzakelijke werken aan te vatten met het oog op de veiligheid van de gebruikers ? Zou een snellere uitvoering van het *masterplan* de sluitingen die we vandaag kennen, hebben voorkomen ?

De volksvertegenwoordiger vraagt om toelichtingen over de aard van de regelmatige follow-up van de tunnels door de teams van Mوبiel Brussel. Garandeert die follow-up de veiligheid van de gebruikers ?

Mevrouw Cielte Van Achter meent dat men drie types werken kan onderscheiden : de dringende maatregelen om de tunnels te beveiligen; de renovatie van de Leopold II- en Hallepoorttunnel; en de door het *masterplan* beoogde renovatie van alle tunnels. Elk type zit in een andere uitvoeringsfase : de dringende maatregelen worden of zijn weliswaar uitgevoerd, maar er blijven veel vragen over de renovatie van de tunnels. Het bestuur zou nog niet de noodzakelijke personele middelen (ingenieurs, projectleiders, enz.) hebben gekregen. Wordt dat besproken met de regering en sinds wanneer ? Welke doelstellingen heeft de regering opgelegd aan het bestuur op het vlak van de renovatie van de tunnels ?

Mوبiel Brussel beheert eveneens de metrotunnels. In welke staat bevinden ze zich ? Zijn er in dat verband rapporten en studies beschikbaar ?

Mevrouw Jacqueline Rousseaux vraagt om toelichtingen over de oorzaken van de problemen in de Brusselse tunnels : er is gesproken van vervuiling en infiltraties, maar niet van de trams. De trams die de afgelopen jaren in gebruik werden genomen, zijn almaar langer en zwaarder en veroorzaken trillingen die de gebouwen langs de sporen beschadigen. Men kan veronderstellen dat de weerstandsrekeningen voor de Stefaniatunnel gebaseerd waren op de trams die destijds in gebruik waren. Heeft de MIVB vóór de aankoop van nieuwe trams gedacht aan de impact op de bestaande infrastructuur, met inbegrip van de tunnels ? Werd die impact geanalyseerd, zodra die « megatrams » in dienst waren genomen ? Zo niet, werd een dergelijke studie overwogen en wanneer mogen de conclusies ervan worden verwacht ?

Mme Julie de Grootte s'interroge sur l'estimation des coûts de rénovation des tunnels : qui réalise cette estimation, et à quel moment de la procédure ? D'ailleurs, un budget spécifique est-il alloué à la rénovation des tunnels et de quelle manière a-t-il évolué ?

La députée souhaiterait disposer d'une vue d'ensemble, réalisée conjointement par Bruxelles Mobilité et par la STIB, de l'ensemble des travaux réalisés dans les tunnels bruxellois.

L'oratrice attire enfin l'attention de l'administration sur la nécessité de mettre en place une communication qui ne génère pas dans la population une anxiété malvenue : Bruxelles ne menace pas de s'effondrer sous les pieds des Bruxellois ...

Mme Martine Payfa se réjouit que l'on tente de dégager des solutions provisoires pour rouvrir à la circulation le tunnel Stéphanie mais s'inquiète des délais mis à trouver des solutions durables. Ainsi, les efforts consacrés au traitement des urgences ne doivent pas faire oublier que le Gouvernement avait décidé dès 2012 de rénover le tunnel Léopold II : où en est l'évolution de ce dossier, en termes de montage financier (assez complexe, puisqu'un partenariat public-privé est envisagé), d'études, de délai ? La députée rappelle à cet égard que le début des travaux avait été annoncé pour début 2016.

*
* *

M. Jean-Paul Gailly explique que le *masterplan* avait les tunnels Léopold II et Porte de Hal dans la ligne de mire et faisait particulièrement du premier une priorité. Il est important de souligner que le Ministre entend toujours rénover ces tunnels. Le signal politique à l'égard de son administration est clair. La rénovation doit être lancée durant cette législature.

Pour ce qui est du tunnel Porte de Hal, le cahier des charges doit être finalisé dans les mois qui viennent. Toutefois, vu la taille de l'équipe et la crise actuelle, ce projet est un peu laissé de côté.

La problématique du Léopold II est quant à elle complexe dans la mesure où les scénarios de mobilité sont sensibles et dépassent la Région. Le Gouvernement a toutefois balisé les choses. Des choix doivent par ailleurs être faits en termes de montage financier.

Les autres tunnels, où des problèmes préoccupants ont aussi été constatés, seront rénovés par la suite.

Les cellules sont actuellement chargées d'entretenir, de maintenir et de surveiller les tunnels et de réagir en cas d'incident. Gérer l'ensemble des projets auxquels la

Mevrouw Julie de Grootte heeft vragen over de raming van de renovatiekosten van de tunnels : wie is verantwoordelijk voor die raming en in welke fase van de procedure ? Is er trouwens een specifieke begroting uitgetrokken voor de renovatie van de tunnels ? Hoe is ze geëvolueerd ?

De volksvertegenwoordigster vraagt om een algemeen overzicht, gezamenlijk opgesteld door Mوبiel Brussel en de MIVB, van alle werken die in de Brusselse tunnels zijn uitgevoerd.

Tot slot vestigt de spreker de aandacht van het bestuur op de noodzaak om een communicatiebeleid te voeren dat de bevolking niet nodeloos ongerust maakt : Brussel stort heus niet ineem onder de voeten van de Brusselaars ...

Het verheugt mevrouw Martine Payfa dat men tracht voorlopige oplossingen te vinden om de Stefaniatunnel opnieuw open te stellen voor het verkeer, maar ze maakt zich zorgen over het feit dat het zo lang duurt om duurzame oplossingen te vinden. De inspanningen die worden geleverd voor het oplossen van de dringende problemen, mogen echter niet doen vergeten dat de regering in 2012 beslist heeft om de Leopold II-tunnel te rooveren : hoever staat dat dossier wat de financiële regeling (die vrij complex is, aangezien er een publiek-privaat partnerschap wordt overwogen), de studies en de termijnen betreft ? In dat verband wijst de volksvertegenwoordigster erop dat de werken begin 2016 van start zouden gaan.

*
* *

De heer Jean-Paul Gailly legt uit dat het *masterplan* vooral over de Leopold II- en de Hallepoorttunnel ging en van de eerstgenoemde tunnel een prioriteit maakte. Er zij benadrukt dat de minister nog altijd van plan is om die tunnels te rooveren. Het politiek signaal naar zijn bestuur is duidelijk. De renovatie moet tijdens deze zittingsperiode aangevat worden.

Wat de Hallepoorttunnel betreft, moet het bestek in de komende maanden worden afgewerkt. Gelet op de omvang van het team en de huidige crisis, wordt dit project echter ietwat verwaarloosd.

De problematiek van de Leopold II-tunnel is complex aangezien de mobiliteitsscenario's gevoelig liggen en verder reiken dan het Gewest. De regering lijkt evenwel een en ander te hebben uitgeklaard. Voorts moeten er keuzes worden gemaakt voor de financiële regeling.

De andere tunnels, waar ook verontrustende problemen zijn vastgesteld, zullen daarna worden gerenoveerd.

De cellen zijn er thans mee belast de tunnels te onderhouden, te bewaken en bij incidenten te reageren. Het be heer van alle projecten waarmee het Gewest vandaag ge

Région se voit aujourd'hui confrontée est un autre métier. Le renfort décidé par le Gouvernement constitue donc une bonne nouvelle.

L'orateur croit encore que le *masterplan* ne néglige pas l'aspect infrastructures. Il est toutefois vrai que les constats récents amènent à se poser des questions. Il est en tout cas clair que ce plan doit être actualisé, notamment en fonction des résultats attendus des analyses de stabilité, des analyses physico-chimiques et des inspections. Une mise à jour devra être opérée fin mars. On aura alors une autre estimation des budgets nécessaires et, éventuellement, des calendriers.

Pour ce qui de la période précédant le *masterplan*, l'interlocuteur rappelle que les règles de bonne conduite imposaient des inspections triennales mais comprend qu'il n'en a toutefois pas toujours été ainsi.

*
* *

M. Stefan Cornelis demande quand a eu lieu la dernière inspection visuelle complète du tunnel Stéphanie, avant le *masterplan*.

M. Vincent Thibert répond que la dernière inspection visuelle complète date de 2001. Sur la base du rapport, le côté de la place Poelaert avait été totalement rénové.

M. Stefan Cornelis voudrait savoir si les travaux de rénovation du tunnel Stéphanie dont il est question dans la phase 2 du *masterplan* visent uniquement la prévention des incendies ou une rénovation complète du tunnel.

M. Jean-Paul Gailly répond qu'il s'agit d'une rénovation complète.

L'orateur explique aussi que les lieux de croisement des voies de trams et des tracés de tunnels sont relativement limités. Il ne faut sans doute pas d'emblée exclure que les vibrations causées par des trams très lourds aient pu contribuer à l'état actuel des tunnels. Cela n'a pas été vérifié pour l'instant puisque cela ne ressort nullement des constatations. Si toutefois on devait suspecter un problème de ce type, la question serait approfondie. L'approche se veut complète.

Quant aux tunnels du métro, les problèmes en termes d'effectifs qui se posent pour les tunnels routiers n'existent pas. La DITP a donc une capacité de réaction rapide.

En ce qui concerne les coûts de rénovation, il existe une allocation de base spécifique pour la sécurité des tunnels. D'autres allocations de base contribuent également au financement.

Les estimations croissent évidemment dès lors que des constats ont été dressés relatifs à des problèmes d'étan-

confronté, is een andere opdracht. De versterking waartoe de regering heeft beslist, is dus zeer goed nieuws.

De spreker vindt dat het *masterplan* het infrastructureel aspect niet verwaarloost. Het is echter zo dat de recente vaststellingen vragen oproepen. Het is in ieder geval duidelijk dat dit plan moet worden bijgewerkt volgens de resultaten van de stabiliteitsanalyses, de fysisch-chemische analyses en de inspecties. Eind maart zal het plan moeten worden bijgewerkt. We zullen dan over een andere raming van de noodzakelijke middelen en eventueel over een kalender beschikken.

Wat betreft de periode die voorafgaat aan het *masterplan* herinnert de spreker eraan dat de code van goede praktijk verplichtte om driejaarlijkse inspecties uit te voeren, maar hij begrijpt dat dit niet altijd zo geweest is.

*
* *

De heer Stefan Cornelis vraagt wanneer de laatste volledige visuele inspectie van de Stefaniatunnel vóór het *masterplan* uitgevoerd is.

De heer Vincent Thibert antwoordt dat de laatste volledige visuele inspectie uit 2001 dateert. Op basis van het verslag is de kant van het Poelaertplein volledig gerenoveerd.

De heer Stefan Cornelis wil weten of de renovatiewerken aan de Stefaniatunnel waarvan sprake in fase 2 van het *masterplan* enkel betrekking hebben op de brandpreventie of ook op een volledige renovatie van de tunnel.

De heer Jean-Paul Gailly antwoordt dat het om volledige renovatie gaat.

De spreker legt ook uit dat er niet veel plaatsen zijn waar de tramsporen en de tunneltracés elkaar kruisen. Men mag niet nu al uitsluiten dat de trillingen van de zeer zware trams niet zouden bijgedragen hebben tot de huidige toestand van de tunnels. Nu is dat nog niet gecontroleerd omdat het helemaal niet uit de vaststellingen blijkt. Indien men een dergelijk probleem zou vermoeden, zou de kwestie nader onderzocht worden. De aanpak moet allesomvattend zijn.

Wat de metrotunnels betreft, zijn er geen personeelsproblemen zoals voor de verkeertunnels. De DIOV heeft dus een snelle reactiecapaciteit.

Wat de renovatiewerken betreft, bestaat er een specifieke basisallocatie voor de veiligheid van de tunnels. Andere basisallocaties dragen ook tot de financiering bij.

De ramingen stijgen natuurlijk omdat er grote problemen met de waterdichtheid vastgesteld zijn. De kost voor

chété majeurs. Le coût des travaux, de manière générale, a également augmenté. Avant de lancer des appels d'offres, des études sont réalisées au terme desquelles une première évaluation est faite.

Enfin, la communication vis-à-vis des citoyens et des entreprises constitue une préoccupation importante. Bruxelles Mobilité essaie d'être la plus proactive possible mais peut encore mieux faire, notamment au travers du déploiement de panneaux à messages variables sur l'ensemble du territoire régional. L'administration dispose par ailleurs d'un compte Twitter et le projet Prego entend rationaliser la gestion de l'ensemble des demandes d'information indépendamment des canaux utilisés (téléphone, courriel, Fix my street, Osiris, etc.).

Mme Jacqueline Rousseaux s'étonne qu'aucune analyse des effets des trams n'ait été envisagée. Elle suggère de réserver les trams les plus lourds aux heures de pointe et de faire circuler des modèles anciens aux heures creuses, en vue de limiter l'impact sur les infrastructures. La députée souhaite que les études d'incidence y afférentes soient réalisées.

M. Jean-Paul Gailly n'a pas dit que la question n'était pas pertinente. Elle le serait aussi en cas de trajet régulier de transports exceptionnels au-dessus de certains tunnels routiers (on porte d'ailleurs attention à la stabilité des ouvrages d'art quand on définit un tel trajet). Toutefois, dans les analyses, l'hypothèse de l'impact de véhicules lourds n'apparaît pas. Le tunnel Vleurgat ne présente par exemple aucun problème.

Mme Els Ampe estime qu'il ne devrait pas être impossible pour une équipe de quatorze personnes de se livrer à une inspection triennale visuelle des quelque 140 ouvrages d'art que compte la Région. En gros, chaque personne ne devrait, par an, inspecter que trois ouvrages.

M. Jean-Paul Gailly n'est pas de cet avis. Ces personnes doivent s'occuper d'autres tâches, établir des cahiers des charges, contrôler l'exécution des travaux ...

M. Stefan Cornelis souhaiterait savoir quand ont eu lieu les travaux de renouvellement du plafond de la sortie du tunnel Stéphanie, à la suite de l'inspection de 2001.

M. Vincent Thibert explique qu'un permis d'urbanisme était nécessaire. Ces travaux structurels étaient en outre liés au réaménagement de la rue des Quatre-Bras. Le sol avait été détruit en 2007; les travaux se sont clôturés en 2009.

M. Stefan Cornelis se demande si ces travaux ont pu avoir un impact sur les autres plaques de béton couvrant le tunnel Stéphanie.

de werken is algemeen ook gestegen. Alvorens een offerte-oproep te doen, worden er studies uitgevoerd waarna een eerste evaluatie zal gebeuren.

De communicatie naar de burgers en de bedrijven vormt een belangrijke verzuchting. Mobiel Brussel probeert zo proactief mogelijk te zijn maar kan nog beter doen, met name via borden met aangepaste boodschappen op het geheel van het gewestelijk grondgebied. Het bestuur beschikt overigens over een twitteraccount en het project Prego zal het beheer van het geheel van de informatieaanvragen rationaliseren ongeacht de gebruikte kanalen (telefoon, e-mail, Fix my street, Osiris enzovoort).

Het verbaast mevrouw Jacqueline Rousseaux dat men niet denkt aan een analyse van de impact van de trams. Zij stelt voor om de zwaarste trams te gebruiken tijdens de spitsuren en oudere modellen tijdens de daluren te laten rijden om de impact op de infrastructuur te verminderen. De volksvertegenwoordigster vraagt dat ten zake effectenstudies uitgevoerd worden.

De heer Jean-Paul Gailly heeft niet gezegd dat de vraag niet pertinent was. De vraag zou ook pertinent zijn in geval van regelmatig verkeer van uitzonderlijk vervoer boven bepaalde verkeerstunnels (men heeft trouwens aandacht voor de stabiliteit van de kunstwerken wanneer men een dergelijk tracé definieert). In de analyses vindt men echter niets terug over de hypothese van de impact van zware voertuigen. De Vleurgattunnel heeft bijvoorbeeld geen enkel probleem.

Mevrouw Els Ampe meent dat het mogelijk moet zijn voor een team van veertien personen om een driejaarlijkse visuele inspectie te doen van ongeveer 140 kunstwerken in het Gewest. Elke persoon zou grosso modo maar drie kunstwerken per jaar moeten inspecteren.

De heer Jean-Paul Gailly is het daar niet mee eens. Deze mensen hebben nog andere taken, ze moeten bestekken opstellen, de uitvoering van de werken controleren ...

De heer Stefan Cornelis vraagt wanneer de werken voor de vernieuwing van het plafond aan de uitgang van de Stefaniatunnel, ingevolge de inspectie van 2001, uitgevoerd werden.

De heer Vincent Thibert legt uit dat een stedenbouwkundige vergunning noodzakelijk was. Deze structurele werken waren bovendien gekoppeld aan de heraanleg van de Vierarmenstraat. De bodem was in 2007 vernietigd; de werken zijn beëindigd in 2009.

De heer Stefan Cornelis vraagt zich af of deze werken gevolgen gehad kunnen hebben voor de andere betonnen platen boven de Stefaniatunnel.

M. Vincent Thibert répond par la négative, et ce, même si les structures sont liaisonnées.

Mme Julie de Groote précise qu'elle ne remet pas en cause la qualité des indications communiquées par Bruxelles Mobilité (en termes de déviations, par exemple) mais qu'elle souhaite que l'administration veille à communiquer d'une manière qui désamorce les angoisses ressenties par la population.

La députée s'interroge par ailleurs sur la disparité flagrante entre les estimations des coûts de rénovation avancées en 2011 et les estimations actuelles. Ces coûts avaient-ils été sous-estimés ou les études réalisées entre-temps ont-elles mis en évidence des problèmes qui ont motivés une réévaluation à la hausse ? S'il y a un lien de cause à effet entre les nouvelles études et la réévaluation des coûts, il importe selon l'oratrice de le mettre en évidence.

M. Bruno De Lille avance que les tunnels bruxellois ont été conçus pour un trafic automobile bien moins dense qu'il ne l'est devenu. Leur mauvais état n'est-il pas dû au surcroît de vibration, de gaz d'échappement, etc., causé par l'accroissement du trafic ? Le député se demande s'il ne serait pas indiqué de déterminer la capacité maximale de trafic que peuvent absorber les tunnels.

Mme Martine Payfa considère qu'il n'a pas été répondu de manière satisfaisante à ses questions sur la rénovation du tunnel Léopold II. Elle ajoute néanmoins que les événements récents, dont elle se réjouit qu'ils n'aient fait aucune victime, sont une opportunité à saisir : ils pourraient permettre de faire de Bruxelles Mobilité l'administration dynamique qu'elle n'a pas toujours été.

L'oratrice s'inquiète du retrait des bardages, vu leur rôle notamment en termes de prévention des incendies, et, plus généralement, regrette les lenteurs administratives dans le traitement de ce dossier.

Mme Cieltje Van Achter voudrait savoir depuis quand le Gouvernement envisage la rénovation des tunnels Léopold II et Porte de Hal : depuis janvier 2015 ? En ce qui concerne la rénovation de l'ensemble des tunnels : l'envisage-t-il depuis novembre 2015 ?

La députée réitère sa question sur les objectifs fixés à M. Jean-Paul Gailly par le Gouvernement, notamment en ce qui concerne les tunnels.

M. Boris Dilliès souhaiterait connaître la formation de M. Jean-Paul Gailly.

M. Stefan Cornelis demande pourquoi plus aucune inspection triennale du tunnel Stéphanie n'a été effectuée après 2001.

De heer Vincent Thibert antwoordt ontkennend ook al zijn deze structuren met elkaar verbonden.

Mevrouw Julie de Groote preciseerd dat zij de kwaliteit van de informatie van Mobiel Brussel (bijvoorbeeld over omleidingen) niet betwist, maar zij wenst dat het bestuur op een manier communiceert die de vrees bij de bevolking wegneemt.

Het parlementslid heeft overigens vragen bij de flagrante verschillen tussen de ramingen van de renovatiekosten in 2011 en de huidige ramingen. Werden deze kosten te laag geraamd of is uit ondertussen uitgevoerde studies gebleken dat er problemen zijn waarvoor een nieuwe raming in opwaartse zin nodig was ? Als er een verband is van oorzaak en gevolg tussen de nieuwe studies en de nieuwe raming van de kostprijs, moet dat duidelijk gecommuniceerd worden.

De heer Bruno De Lille beweert dat de Brusselse tunnels ontworpen zijn voor een veel minder druk autoverkeer dan vandaag. Is de slechte staat ervan niet het gevolg van extra trillingen, extra uitstootgassen enzovoort als gevolg van het toegenomen verkeer ? Het parlementslid vraagt zich af of het niet aangewezen zou zijn om een maximumcapaciteit voor het verkeer in de tunnels te bepalen.

Mevrouw Martine Payfa meent dat er niet behoorlijk geantwoord is op haar vragen over de renovatie van de Leopold II-tunnel. Zij voegt er evenwel aan toe dat de recente incidenten, die tot haar vreugde geen enkel slachtoffer gemaakt hebben, een opportuniteit vormen : zij zouden van Mobiel Brussel het dynamische bestuur kunnen maken dat het niet altijd geweest is.

De spreker maakt zich zorgen over de verwijdering van de wandbekleding, met name gelet op hun rol op het vlak van brandpreventie. Zij betreurt meer in het algemeen de administratieve traagheid in de behandeling van dit dossier.

Mevrouw Cieltje Van Achter wil weten sinds wanneer de regering erover denkt de Leopold II-tunnel en de tunnel aan de Hallepoort te renoveren : sinds januari 2015 ? En de renovatie van het geheel van de tunnels, sinds november 2015 ?

Het parlementslid herhaalt haar vraag over de doelstellingen die de regering aan de heer Jean-Paul Gailly opgelegd heeft, met name wat betreft de tunnels.

De heer Boris Dilliès wil weten welke opleiding de heer Jean-Paul Gailly gekregen heeft.

De heer Stefan Cornelis vraagt waarom er na 2001 geen enkele driejaarlijkse inspectie van de Stefaniatunnel meer uitgevoerd werd.

M. Jean-Paul Gailly n'a aucune idée des raisons qui ont conduit à l'absence d'inspection du tunnel Stéphanie après 2001.

Le directeur général explique encore que ses objectifs sont définis en fonction de la déclaration de politique générale du Gouvernement et des projets prioritaires validés par le Ministre compétent, dont les tunnels Léopold II et Porte de Hal.

Les objectifs définis par le précédent Gouvernement et qui lui ont été signifiés en début de mandat concernaient surtout l'entretien et la sécurité; le *masterplan* n'avait pas été évoqué.

Enfin, l'orateur explique avoir une formation en sociologie de l'urbanisme et du logement, avoir exercé des responsabilités de management à Actiris où il a dirigé un service d'une centaine de personnes et avoir ensuite accédé à la fonction de directeur général pour une période de douze ans au SPF Mobilité et Transports où il avait en charge Beliris.

Mme Jacqueline Rousseaux voudrait s'assurer que les effets des trams sur les tunnels seront étudiés.

M. Jean-Paul Gailly répond par l'affirmative.

**II.2. Auditions de
MM. Jean-Claude Moureau,
directeur général honoraire (1996-2013),
Christian Debuysscher, ancien chef
de la cellule ouvrages d'art (1999-2012), et
Philippe Rombouts, ancien ingénieur principal
chef de service des ponts et chaussées (1989-2005),
de Bruxelles Mobilité**

(réunion du 17 février 2016)

**II.2.1. Exposé de M. Jean-Claude Moureau,
directeur général honoraire de Bruxelles Mobilité
(1996-2013)**

M. Jean-Claude Moureau a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« *Qu'a fait la direction des voiries de Bruxelles Mobilité pour la sécurité des tunnels de 1990 à 2013 ?*

Avant la régionalisation opérée en 1989, le ministère national en charge de la Mobilité avait entamé un programme extrêmement ambitieux de construction d'une série de tunnels.

Les premiers tunnels, Rogier, Botanique, Stéphanie et Louise, datent ainsi de la fin des années 50; les tunnels Bailli, Vleurgat, Loi et Trône des années 60; les tunnels Montgomery, Tervuren, Reyers, Cinquantenaire, Delta,

De heer Jean-Paul Gailly heeft er geen enkel benul van om welke redenen de Stefaniatunnel na 2001 niet meer geïnspecteerd is.

De directeur-generaal legt nog uit dat zijn doelstellingen bepaald worden op basis van de algemeenbeleidsverklaring van de regering en de prioritaire projecten die de bevoegde minister goedkeurt, waaronder de tunnels Leopold II en Hallepoort.

De doelstellingen van de vorige regering die hij in het begin van zijn mandaat gekregen heeft, hadden vooral betrekking op onderhoud en veiligheid; over het *masterplan* werd niet gerept.

De spreker legt uit dat hij een opleiding gehad heeft in sociologie van stedenbouw en huisvesting en dat hij managementverantwoordelijkheden uitgeoefend heeft bij Actiris waar hij een dienst van een honderdtal personen geleid heeft. Daarna is hij directeur-generaal geworden voor een periode van twaalf jaar bij de FOD Mobiliteit en Vervoer waar hij verantwoordelijk was voor Beliris.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux wil er zeker van zijn dat de impact van de trams op de tunnels onderzocht wordt.

De heer Jean-Paul Gailly antwoordt bevestigend.

**II.2. Hoorzittingen met
de heren Jean-Claude Moureau,
ere-directeur-generaal (1996-2013),
Christian Debuysscher, oud-diensthoofd
cel kunstwerken (1999-2012) en
Philippe Rombouts, oud-hoofdingenieur
hoofd van de dienst bruggen en wegen (1989-2005),
van Mوبiel Brussel**

(vergadering van 17 februari 2016)

**II.2.1. Uiteenzetting van de heer Jean-Claude Moureau,
ere-directeur-generaal van Mوبiel Brussel
(1996-2013)**

De heer Jean-Claude Moureau heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« *Wat heeft de directie wegen van Mوبiel Brussel gedaan voor de veiligheid van de tunnels van 1990 tot 2013 ?*

Vóór de regionalisering in 1989 had het nationaal ministerie belast met mobiliteit een uiterst ambitieus programma gestart voor de bouw van een reeks tunnels.

Zo dateren de eerste tunnels, Rogier, Kruidtuin, Stefania en Louisa van het einde van de jaren 50; de Baljuw, Vleurgat-, Wet- en Troontunnel van de jaren 60; de Montgomery-, Tervuren-, Reyers-, Jubelpark-, Delta-,

Georges Henri et Woluwe des années 70; les tunnels Léopold II et Porte de Hal des années 80; le tunnel Belliard de la fin des années 80 – début des années 90.

Les agents chargés des travaux publics de l'époque avaient évidemment établi un programme de maintenance qui consistait en des inspections, soit ponctuelles soit systématiques, et en des réparations rendues nécessaires par les éventuels incidents.

Suite à la régionalisation, le personnel des travaux publics a été transféré, en grande partie, vers la Flandre et vers la Wallonie et, en toute petite partie, vers la Région de Bruxelles-Capitale et sa nouvelle Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED), aujourd'hui Bruxelles Mobilité. Le personnel de cette administration affecté aux tunnels a été regroupé au sein de la direction gestion et entretien des voiries.

Au fil du temps, une dégradation progressive des ouvrages d'art vieillissants a été constatée, liée aux infiltrations d'eau parfois chargée en sel, à la carbonatation, au gonflement des armatures, à l'éclatement du béton, éventuellement facilitée par la pollution.

Face à ces phénomènes, Bruxelles Mobilité a très naturellement perpétué les programmes initiés par les spécialistes du ministère national des Travaux publics : programmes d'inspection et programmes de réparation. Les programmes d'inspection recouvraient à l'époque deux aspects : l'aspect génie civil et l'aspect techniques spéciales. Ainsi, outre l'infrastructure visible, l'existence d'un tunnel nécessite un système de ventilation, d'éclairage ... Les programmes d'inspection induisaient des programmes de réparations, parfois urgentes.

Les règles suivies étaient les suivantes :

- les règles générales belges pour la construction et la gestion des ouvrages d'art, à savoir les normes techniques pour la construction et l'entretien, modernisées au fil du temps, et les modèles de cahiers des charges types établis antérieurement à la régionalisation;
- 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, laquelle en principe ne concerne que les tunnels autoroutiers mais dont certaines recommandations ont été retenues dès lors qu'elles présentaient un intérêt pour la Région;
- un référentiel technique par catégorie de tunnels établi en fonction de ladite directive, des instructions techniques françaises telles que révisées en 2000 puis en 2006 ainsi que leur équivalent britannique, et des recommandations de l'Association mondiale de la Route.

Georges Henri- en Woluwetunnel van de jaren 70; de Leopold II en de Hallepoorttunnel van de jaren 80; de Belliardtunnel van het einde van de jaren 80 – begin jaren 90.

De destijds met openbare werken belaste ambtenaren hadden uiteraard een programma opgesteld voor het onderhoud, dat bestond uit doelgerichte of systematische inspecties, en herstelwerken die vereist werden door eventuele incidenten.

Na de regionalisering werd het personeel van openbare werken grotendeels overgeheveld naar Vlaanderen en naar Wallonië en voor een heel klein deel naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn nieuwe Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV), thans Mobiel Brussel. Het personeel van dat bestuur dat aangesteld was voor de tunnels werd bijeengebracht binnen de directie beheer en onderhoud van de wegen.

In de loop der tijd werd een geleidelijke aftakeling van verouderende kunstwerken vastgesteld, die voortvloede uit waterinfiltraties, soms met zout, uit carbonatatie, het opzwellen van de bewapeningen, het barsten van het beton, eventueel vergemakkelijkt door de vervuiling.

Gelet op die verschijnselen, heeft Mobiel Brussel heel vanzelfsprekend de door de specialisten van het nationaal ministerie van Openbare Werken gestarte programma's voortgezet, op het vlak van inspectie en reparatie. De inspectieprogramma's omvatten destijds twee aspecten : het aspect burgerlijke bouwkunde en het aspect speciale technieken. Naast de zichtbare infrastructuur vereist het bestaan van een tunnel een ventilatie- en verlichtingssysteem ... De inspectieprogramma's leidden tot herstelprogramma's die soms dringend waren.

Daarbij werden de volgende regels gevolgd :

- de algemene Belgische regels voor de bouw en het beheer van kunstwerken, te weten de technische normen, die in de loop der tijd gemoderniseerd werden, voor de bouw en het onderhoud, en de standaardmodellen voor bestekken die vóór de regionalisering werd opgesteld;
- richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidsvereisten voor tunnels in het trans-Europese wegennet, dat in principe enkel de wegtunnels betreft, maar waarvan sommige aanbevelingen werden gevolgd aangezien zij nut hadden voor het Gewest;
- een technisch referentiekader per categorie tunnels dat werd opgesteld op grond van de voornoemde richtlijn, Franse technische instructies zoals degenen die in 2000 en vervolgens in 2006 werden herzien, alsook hun Britse equivalent, en de aanbevelingen van de World Road Association.

Compte tenu de l'ancienneté de certains tunnels bruxellois, des contraintes de génie civil, des importants investissements nécessaires, la rénovation d'un tunnel devait répondre à une méthodologie précise :

- en phase 1 : état des lieux des tunnels, définition des contraintes financières et des délais;
- en phase 2 : comparaison entre cet état des lieux et les prescriptions, définition d'un programme de solutions (le *masterplan* relève de cette phase);
- en phase 3 : étude de projet, rédaction d'un cahier de charges et des documents d'adjudication;
- en phase 4 : travaux préparatoires et de rénovation.

Ainsi, avant les années 2000, un contrat avec Via Control, qui lui-même sous-traitait certains points à d'autres sociétés comme Orex, avait été passé en vue de l'inspection systématique des tunnels. Autre exemple : en 2002-2003, Bruxelles Mobilité avait conclu une convention avec la Région wallonne qui disposait en plus grand nombre d'experts, notamment au sein de la direction des ponts, en vue de ce même type d'inspections.

En 2009-2010, Egis Tunnels établissait pour la Région un diagnostic suite à des inspections effectuées conformément à la méthodologie décrite ci-avant et qui débouchait, en phase 2, sur la rédaction du *masterplan*. Bruxelles Mobilité tirait clairement la sonnette d'alarme et précisait que « la synthèse du diagnostic montre que la plupart de ces tunnels ne présentent pas les caractéristiques aujourd'hui requises en matière de sécurité, notamment en cas d'incendie. De plus, beaucoup de ces tunnels sont aujourd'hui très vétustes, ce qui pose des problèmes de maintien en service de plus en plus aigus. Le risque d'une défaillance sévère pouvant nécessiter la fermeture d'un tunnel sans solution de réparation rapide ne peut être écarté. ». Bruxelles Mobilité exposait aussi plusieurs scénarios de rénovation de manière à pouvoir, vu l'importance des sommes susceptibles d'être engagées (un montant de 360 millions d'euros hors TVA pour la seule rénovation des tunnels de plus de 300 mètres était avancé), échelonner les dépenses. Le *masterplan* avait alors été remis à la Ministre compétente et à son cabinet.

De très nombreuses réparations ont été effectuées dans les différents tunnels. La liste en est longue et, comme tous les dossiers relatifs aux tunnels, se trouve à la direction des voiries et/ou chez les gestionnaires de dossiers. Les détails budgétaires sont quant à eux disponibles auprès de la direction gestion des programmes. D'autres documents sont enfin archivés à la direction appui administratif.

Les dossiers reprennent les rapports d'inspection, les cahiers des charges, les documents d'attribution des marchés, le nom des adjudicataires et le nom des fonctionnaires dirigeants, les notes aux ministres et leurs réponses, les budgets ...

Gelet op de ouderdom van sommige Brusselse tunnels, de vereisten inzake burgerlijke bouwkunde, de aanzienlijke nodige investeringen, moest de renovatie van een tunnel een precieze methodologie volgen :

- fase 1 : plaatsbeschrijving van de tunnels, definitie van de financiële verplichtingen en de termijnen;
- fase 2 : vergelijking tussen die plaatsbeschrijving en de voorschriften, definitie van een programma voor oplossingen (het *masterplan* valt onder deze fase);
- fase 3 : projectstudie, opstellen van een bestek en gunningsdocumenten;
- fase 4 : voorbereidende werken en renovatie.

Zo werd voor de jaren 2000 een contract gesloten met Via Control, dat zelf enkele punten uitbesteedde aan andere firma's zoals Orex, met het oog op de systematische inspectie van de tunnels. Een ander voorbeeld : in 2002-2003 had Mوبiel Brussel een overeenkomst gesloten met het Waals Gewest, dat beschikte over een groter aantal experts, met name bij de directie bruggen, met het oog op hetzelfde type inspecties.

In 2009-2010, stelde Egis Tunnels voor het Gewest een diagnose op na inspecties volgens de hierboven beschreven methodologie, die in de fase 2 leidde tot het opstellen van het *masterplan*. Mوبiel Brussel trok duidelijk de alarmbel met volgende woorden « de synthese van de diagnose toont aan dat de meeste van deze tunnels thans niet de vereiste kenmerken vertonen inzake veiligheid, met name in geval van brand. Bovendien zijn vele van deze tunnels thans zeer oud, wat leidt tot steeds toenemende problemen om ze in dienst te houden. Het risico op een ernstige tekortkoming die kan nopen tot de sluiting van een tunnel zonder snelle reparatieoplossing, kan niet worden uitgesloten. ». Mوبiel Brussel zette ook verscheidene renovatiescenario's uiteen, teneinde te voorzien in een spreiding van de uitgaven, gelet op de aanzienlijke bedragen die zouden moeten vastgelegd worden (een bedrag van 360 miljoen euro exclusief btw enkel voor de renovatie van de tunnels van meer dan 300 meter werd geopperd). Het *masterplan* werd destijds overhandigd aan de bevoegde minister en aan haar kabinet.

Zeer vele reparaties werden uitgevoerd in de verschillende tunnels. De lijst is lang en zoals alle dossiers betreffende de tunnels, bevindt hij zich bij de directie wegen en/of bij de dossierbeheerders. De budgettaire details zijn beschikbaar bij de directie beheer van de programma's. Nog andere documenten tot slot zijn gearhiveerd bij de directie administratieve ondersteuning.

De dossiers bevatten de inspectieverslagen, de bestekken, de documenten inzake de gunning van de opdrachten, de naam van de aannemers en de naam van de leidinggevende ambtenaren, de nota's aan de ministers en hun antwoorden, de budgetten, ...

Sont également accessibles les procès-verbaux des réunions régulières (tous les mois ou tous les deux mois) du groupe de travail « sécurité des tunnels », auxquelles les cabinets ministériels étaient systématiquement conviés et qui étaient présidées par le directeur général dès lors qu'outre la direction des voiries, d'autres directions y intervenaient de manière à avoir une vue d'ensemble de la problématique.

Par ailleurs, il est totalement faux de croire que la passation de pouvoir a été difficile. J'ai quitté mes fonctions de directeur général pour partir à la pension en mai 2013. J'ai eu un premier successeur en la personne de M. Christian Lamouline, alors secrétaire général du Service public régional de Bruxelles depuis plus d'un an et qui, notamment pour avoir rencontré l'ensemble des membres de Bruxelles Mobilité, connaissait bien cette administration et ce qui s'y passait lorsqu'il en a repris la gestion. Je n'ai par contre pas eu de contact direct avec M. Jean-Paul Gailly devenu directeur général six mois plus tard, sinon parce que je lui ai téléphoné et proposé de l'aider, offre qui a toutefois été immédiatement déclinée !

Quant aux réponses des Ministres aux demandes de réparation et de rénovation, ces dernières étaient autorisées sans trop de difficultés dès lors qu'elles étaient locales, urgentes et peu coûteuses. Les demandes de rénovations en profondeur, très coûteuses et plus longues, essayaient la plupart du temps un refus. Cela tient évidemment aux dépenses élevées et aux perturbations du trafic que de tels travaux occasionneraient, ainsi qu'au manque de visibilité des opérations d'entretien. En Belgique, l'entretien est mal aimé et l'entretien curatif est préféré à l'entretien préventif, pourtant globalement moins coûteux. Cela tient aussi à des choix politiques accordant la priorité aux transports publics et aux aménagements cyclables; or, l'administration exécute les choix politiques mais ne les fixe pas.

Personnel de Bruxelles Mobilité

Les tunnels représentent 20 % des ouvrages d'art bruxellois. Les 80 % restants sont constitués de ponts, de viaducs, de passerelles, de tunnels pour piétons et de murs de soutènement.

Ces tunnels étaient gérés par trois ingénieurs et quelques techniciens de grande valeur. Ces quelques personnes ne constituent qu'une infime partie de l'ensemble des effectifs de la direction gestion et entretien des voiries, laquelle s'occupe entre autres aussi de l'éclairage public, de la signalisation lumineuses (les feux), de la signalisation non lumineuse, des plantations (plus de 27.000 arbres), des fontaines, du mobilier urbain, du suivi technique des dégâts d'accidents, etc.

De notulen van de regelmatige vergaderingen (elke maand of om de twee maanden) van de werkgroep « veiligheid van de tunnels » kunnen ook geraadpleegd worden. Op deze vergaderingen werden de ministeriële kabinetten systematisch uitgenodigd en ze werden voorgezeten door de directeur-generaal. Naast de Directie Wegen kwamen andere directies er ook aan het woord zodat men een overzicht kreeg van de problematiek.

Het is overigens helemaal verkeerd te denken dat de machtsoverdracht moeilijk geweest is. Ik heb mijn functie als directeur-generaal opgegeven om in mei 2013 met pensioen te gaan. Ik heb als eerste opvolger de heer Christian Lamouline gehad. Die was toen sinds meer dan een jaar secretaris-generaal van de gewestelijke overheidsdienst Brussel en aangezien hij het geheel van de leden van Mobiel Brussel ontmoet had, kende hij deze dienst goed en wist hij wat er gebeurde op het moment dat hij het beheer overnam. Ik heb echter geen rechtstreeks contact gehad met de heer Jean-Paul Gailly die zes maanden later directeur-generaal geworden is, met uitzondering van één telefoontje dat ik met hem gepleegd heb om hem voor te stellen hem te helpen. Hij heeft mij onmiddellijk wandelen gestuurd!

Wat betreft de antwoorden van de ministers op de vragen om herstelling en renovatie, die werden zonder al te veel problemen goedgekeurd wanneer het ging om lokale dringende en niet al te dure herstellingen. De vragen om grondige renovaties die veel duurder waren en langer zouden duren, botsten meestal op een njet. Dat houdt natuurlijk verband met de hoge kosten en de verstoring van het verkeer alsook met het gebrek aan zichtbaarheid van de onderhoudswerken. In België is men niet happig op onderhoud en het herstellend onderhoud wordt verkozen boven het preventief onderhoud, dat nochtans in het algemeen goedkoper is. Een en ander houdt ook verband met de politieke keuzes die voorrang geven aan openbaar vervoer en aan fietsinfrastructuur; het bestuur voert echter politieke keuzes uit maar bepaalt die niet.

Personeel van Mobiel Brussel

De tunnels vormen 20 % van de Brusselse kunstwerken. De overige 80 % bestaat uit bruggen, viaducten, verbindingselementen, tunnels voor voetgangers en steunmuren.

Deze tunnels werden beheerd door drie ingenieurs en enkele technici van grote waarde. Deze enkelingen vormen slechts een zeer klein deel van het geheel van het personeel van de directie beheer en onderhoud van de wegen. De dienst houdt zich onder andere bezig met de openbare verlichting, de lichtsignalisatie (de verkeerslichten), de niet-lichtsignalisatie, aanplantingen (meer dan 27.000 bomen), fonteinen, stadsmeubilair, technische opvolging van de schade door ongevallen enz.

La direction gestion et entretien des voiries n'est elle-même qu'une des directions de Bruxelles Mobilité. On y compte aussi :

- la régie des routes, responsable de l'épandage et qui, en dehors de la période hivernale, peut être appelée à effectuer des réparations très ponctuelles;
- Mobiris, chargé du contrôle du trafic et notamment du trafic des tunnels opéré de manière ininterrompue par caméra, et qui a ainsi pu constater que certains véhicules lourds comme ceux de Bruxelles Propreté, qui n'étaient pas censés circuler dans les tunnels, avaient endommagé leur système de ventilation;
- la direction projets et aménagements des voiries, chargée des nouveaux aménagements;
- la direction infrastructure des transports publics, essentiellement constituée d'agents détachés de la STIB et qui a notamment construit le prolongement des lignes de métro vers Érasme;
- la direction taxis;
- la direction stratégie, chargée de l'élaboration des plans de déplacement et de plans de mobilité lorsque des problèmes surviennent;
- la direction gestion des programmes, qui gère les aspects budgétaires;
- la direction appui administratif.

Bruxelles Mobilité était une administration de réalisations, un service public compétent. En 1996, lors de mon entrée en fonction en tant que directeur général, j'y ai rencontré des ingénieurs, des directeurs, des inspecteurs généraux, des techniciens pour la plupart expérimentés. M. Pierre Schmitz, aujourd'hui pensionné, est ainsi réputé à l'étranger pour ses connaissances et est devenu, à ce titre, membre d'honneur de l'Association mondiale de la Route; il a notamment rédigé, avec d'autres, le Manuel des tunnels routiers. M. Etienne Van Peteghem, aujourd'hui décédé, était un technicien d'un dévouement extraordinaire, à tel point qu'en cas d'accident, même de nuit, la police l'appelait systématiquement; il avait notamment réalisé un reportage photographique du tunnel Léopold II qui avait alors été transmis au Ministre Jos Chabert.

Bruxelles Mobilité est par conséquent une administration reconnue. Elle est ainsi labellisée « entreprise écodynamique », du fait particulièrement de ses recherches entreprises dans le tunnel Léopold II en termes de ventilation. Elle s'est vu décerner le prix CAP 48, du fait de l'attention accordée aux personnes handicapées. Enfin, la direction Infrastructure des Transports publics est labellisée ISO 9001 pour la qualité de ses procédures.

De directie beheer en onderhoud van de wegen vormt zelf slechts één van de directies van Mobiel Brussel. Er zijn nog andere directies :

- de Regie der Wegen, die verantwoordelijk is voor het strooien van zout en die buiten de winterperiode opgeroepen kan worden om zeer punctuele herstellingen uit te voeren;
- Mobiris die belast is met de verkeerscontrole, met name het verkeer in de tunnels; er is een ononderbroken controle via camera's en de dienst heeft zo kunnen vaststellen dat bepaalde vrachtwagens zoals die van Net Brussel, die niet verondersteld worden door de tunnels te rijden, het ventilatiesysteem beschadigd hadden;
- de directie projecten en werken inzake weginrichtingen belast met de nieuwe aanleg;
- de directie infrastructuur van het openbaar vervoer, die voornamelijk bestaat uit personeelsleden die uit de MIVB gedetacheerd zijn en die met name instond voor verlenging van de metrolijnen tot Erasmus;
- de directie taxi's;
- de directie strategie belast met de opstelling van de vervoersplannen en de mobiliteitsplannen wanneer er problemen rijzen;
- de directie beheer van de programma's, die de budgettaire aspecten beheert;
- de directie administratieve ondersteuning.

Mobiel Brussel is een bestuur dat resultaatgericht werkt en een bekwame overheidsdienst. In 1996, toen ik in dienst trad als directeur-generaal, heb ik er kennisgemaakt met ingenieurs, directeurs, inspecteurs-generaal, die voor het merendeel ervaren waren. Zo stond heer Pierre Schmitz, die vandaag gepensioneerd is, in het buitenland bekend om zijn kennis en hij is om die reden erelid van de Association mondiale de la Route geworden. Hij heeft onder meer met anderen de Manuel des tunnels routiers geschreven. De heer Etienne Van Peteghem, die inmiddels overleden is, was een technicus met zo'n buitengewone toewijding dat de politie hem systematisch belde bij een ongeval, zelfs 's nachts. Hij maakte onder meer een fotoreportage van de Leopold II-tunnel, waarvan het beheer toen was overgedragen aan minister Jos Chabert.

Mobiel Brussel is bijgevolg een gewaardeerd bestuur. Het heeft ook het label « ecdynamische onderneming » gekregen voor zijn onderzoek naar de ventilatie van de Leopold II-tunnel. Het bestuur kreeg de prijs CAP 48 voor zijn aandacht voor personen met een handicap. Tot slot heeft de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer het ISO 9001-label gekregen voor de kwaliteit van haar procedures.

Bruxelles Mobilité était également une administration ouverte à l'innovation technologique. Les parois du tunnel Léopold II ont ainsi été recouvertes d'un ciment photocatalytique, aux fins d'une étude sur le recueil des émissions polluantes menée en collaboration avec le Centre belge de recherches routières.

Bruxelles Mobilité était aussi une administration organisée. Des audits ont ainsi eu lieu. Parmi ceux-ci, celui – le plus marquant – mené par PwC dont, à une exception près, toutes les recommandations ont été exécutées. L'administration, qui fonctionnait jusque-là de manière assez classique, s'est alors orientée vers la gestion de projets et la direction appui administratif à vu le jour afin, notamment, d'uniformiser les clauses administratives des cahiers des charges. Un *change manager* a par ailleurs été nommé avec succès, au point que l'administration a été récompensée du deuxième prix « *change management* » de l'année par Essensys et qu'elle a participé en tant que modèle de bonnes pratiques à un colloque de l'ULB sur la réforme de l'administration.

Pourtant, les ingénieurs et les techniciens ont toujours été trop peu nombreux par rapport aux missions à accomplir. Je n'ai cessé de mettre en garde les ministres successifs sur les risques encourus. J'ai par exemple, à l'occasion des bilans annuels rapportés au Ministre Jos Chabert en 1999, 2000 et 2001, attiré son attention sur le fait que bon nombre de responsables avaient plus de 50 ans, qu'ils seraient pensionnés dans les années 2010 et qu'il fallait donc procéder au recrutement de jeunes ingénieurs qui puissent être formés par les anciens. Le plan opérationnel de la direction gestion et entretien des voiries demandait en 2009 pour la cellule ponts et tunnels le recrutement de trois ingénieurs et de deux contrôleurs des travaux. L'éditorial, signé de ma plume, du rapport d'activités 2009, diffusé à des milliers d'exemplaires au Ministre, aux parlementaires, à la presse ... précisait également : « Depuis le début de l'année 2009, le ministère a dû stopper les recrutements et mobilités internes. C'est un problème particulièrement lorsque la moyenne d'âge des agents est fort élevée, ce qui est le cas dans notre administration. Nous devons gérer une cinquantaine de départs à la retraite d'ici fin 2010 dont une dizaine de postes clés. Nous tenons à remédier à cela en améliorant le transfert des connaissances. Nous tentons de faire mieux avec moins. Selon moi, il est primordial d'axer nos interventions sur l'entretien de nos routes, tunnels et ouvrages d'art afin d'assurer le confort et la sécurité des usagers. ».

Ces documents se retrouvent comme dit précédemment à la direction gestion et entretien des voiries mais aussi au conseil de direction et au secrétariat général par lesquels devait transiter toute demande de personnel.

Pour des questions d'ordre budgétaire, je me suis vu opposer des refus. Or, un ingénieur rapporte en général plus

Mobiel Brussel was eveneens een bestuur dat open stond voor technologische innovatie. De wanden van de Leopold II-tunnel werden aldus bedekt met fotokatalytisch cement met het oog op een studie over de opvang van de verontreinigende emissies die in samenwerking met de Belgische wegenvereniging was opgezet.

Mobiel Brussel was ook een georganiseerd bestuur. Zo hebben er audits plaatsgehad. Van de belangrijkste audit – die van PwC – zijn alle aanbevelingen, op één uitzondering na, uitgevoerd. Het bestuur dat tot dan een vrij klassieke werkwijze had, is dan de weg van projectmanagement ingeslagen en de directie administratieve ondersteuning werd opgericht om, onder meer, de administratieve clausules van de bestekken te uniformeren. Voorts werd met succes een *change manager* aangesteld, wat ertoe leidde dat het bestuur de tweede prijs « *change management* » van het jaar van Essensys kreeg en heeft deelgenomen aan een colloquium van de ULB over de hervorming van het bestuur als model van goede praktijken.

Nochtans waren er altijd veel te weinig ingenieurs en technici ten opzichte van het totale aantal opdrachten. Ik heb de opeenvolgende ministers voortdurend gewaarschuwd voor de risico's. Ter gelegenheid van de jaarverslagen die in 1999, 2000 en 2001 aan minister Jos Chabert werden bezorgd, heb ik bijvoorbeeld gewezen op het feit dat een groot aantal diensthooftden ouder dan 50 jaar waren en vanaf 2010 gepensioneerd zouden worden en er bijgevolg jonge ingenieurs moesten worden aangeworven die dan door de oudere ingenieurs zouden kunnen worden opgeleid. In 2009 werd in het operationele plan van de directie beheer en onderhoud van de wegen om de aanwerving van drie ingenieurs en twee controleurs van de werken voor de cel bruggen en tunnels gevraagd. Het door mij geschreven hoofdartikel van het activiteitenverslag 2009, dat op duizenden exemplaren werd verspreid onder de minister, de parlementsleden en de pers preciseerde eveneens : « Sinds begin 2009 heeft het ministerie de aanwervingen en interne mutaties moeten stopzetten. Dat is een zeer groot probleem wanneer de gemiddelde leeftijd van de personeelsleden zeer hoog is, wat het geval is in ons bestuur. We moeten tegen eind 2010 een vijftigtal pensioneringen, waarvan een tiental sleutelfuncties, opvangen. We zullen dat doen door de overdracht van de kennis te verbeteren. We trachten beter te doen met minder. Volgens mij is het van primordiaal belang dat onze inspanningen worden toegespitst op het onderhoud van onze wegen, tunnels en kunstwerken, teneinde het comfort en de veiligheid van de gebruikers te garanderen. ».

Die documenten bevinden zich, zoals reeds gezegd, bij de directie beheer en onderhoud van de wegen, maar ook bij de directieraad en het secretariaat-generaal langs waar alle vragen om personeel moeten passeren.

Om budgettaire redenen kreeg ik nul op het rekest. In het algemeen brengt een ingenieur evenwel meer op dan wat

qu'il ne coûte. C'est donc un calcul à très court terme. À l'engagement de personnel supplémentaire, on privilégiait la mobilité interne. Mais c'était oublier qu'il n'y avait pas d'ingénieurs experts en tunnels, et globalement peu d'ingénieurs, au sein des autres directions. On a certes autorisé quelques recrutements de statutaires et quelques engagements de contractuels mais en nombre très réduit et en vue des aménagements cyclables, prioritaires, et à destination de la direction de l'infrastructure des transports publics.

Bruxelles Mobilité est aujourd'hui en mauvais état. Je n'ai jamais connu de problème lorsque j'étais directeur général de 1996 à 2013 mais il ressort de la presse et des déclarations des syndicats qu'il y existe depuis lors un profond malaise : burn out, harcèlements ... L'analyse des risques psychosociaux conduite par le Service Externe de Prévention et de Protection SPMT-ARISTA devrait en révéler davantage.

Observations finales

- 1° Fort heureusement, aucun accident, mortel ou grave, ni aucune catastrophe n'ont eu lieu dans ces infrastructures vétustes.
- 2° Bruxelles Mobilité, en particulier sa direction gestion et entretien des voiries, manque de moyens humains et budgétaires pour les tunnels.
- 3° Bruxelles Mobilité a loyalement respecté les décisions politiques : priorité aux transports publics et aux aménagements cyclables.
- 4° La question de l'avenir est politique : faut-il maintenir tout ou partie des tunnels bruxellois ? À quelles conditions ? La réponse appartient aux citoyens, aux parlementaires et aux ministres. »

II.2.2. Exposé de M. Christian Debuyscher, ancien chef de la cellule ouvrages d'art de Bruxelles Mobilité (1999-2012)

M. Christian Debuyscher a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Introduction

Pour donner un ordre de grandeur significatif, signalons d'entrée de jeu que la somme des longueurs de tous les tunnels bruxellois avoisine la longueur totale du tunnel sous le Mont-Blanc, soit 11,5 kilomètres.

Dès la fermeture du tunnel Stéphanie, certaines personnes interviewées s'empressaient de dénoncer l'impé-

hij kost. Het ging dus over een berekening op zeer korte termijn. Men gaf de voorkeur aan interne mobiliteit in plaats van aanwerving van extra personeel. Dan vergat men dat er in de andere directies geen ingenieurs waren die gespecialiseerd waren in tunnels en dat er in het algemeen weinig ingenieurs waren. Men heeft inderdaad enkele aanwervingen van statutaire en contractuele personeelsleden toegestaan, maar dat aantal was zeer klein en zou worden ingezet voor de aanleg van fietsvoorzieningen, die prioritair werden geacht. Ze waren bestemd voor de directie infrastructuur van het openbaar vervoer.

Mobiel Brussel is er vandaag slecht aan toe. Ik heb nooit van problemen geweten toen ik directeur-generaal was van 1996 tot 2013, maar volgens de pers en de verklaringen van de vakbonden heerst er sindsdien een grote malaise : burn-out, pesterijen, ... De analyse van de psychosociale risico's door de externe preventie en veiligheidsdienst SPMT-ARISTA zou meer aan het licht moeten brengen.

Slotopmerkingen

- 1° Gelukkig genoeg is er geen enkel dodelijk of ernstig ongeval noch enige ramp gebeurd in die verouderde infrastructuur.
- 2° Mobiel Brussel, in het bijzonder zijn directie beheer en onderhoud van de wegen, heeft een tekort aan personele en budgettaire middelen voor de tunnels.
- 3° Mobiel Brussel heeft de politieke beslissingen loyaal uitgevoerd : voorrang voor het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen.
- 4° Wat er in de toekomst moet gebeuren is een politieke beslissing : moeten alle Brusselse tunnels of een deel ervan blijven bestaan ? Onder welke voorwaarden ? Het antwoord staat aan de burgers, de parlementsleden en de ministers. ».

II.2.2. Uiteenzetting van de heer Christian Debuyscher, oud-diensthoofd cel kunstwerken van Mobiel Brussel (1999-2012)

De heer Christian Debuyscher heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Inleiding

Om een idee te geven van de draagwijdte merken wij meteen op dat de totale lengte van alle Brusselse tunnels samen in de buurt komt van de totale lengte van de tunnel onder de Mont Blanc, dat wil zeggen 11,5 km.

Zodra de Stefania-Poelaerttunnel werd gesloten, konden sommige geïnterviewden niet wachten om de chronische

ritie chronique de la Région. On pouvait se douter que les usagers réguliers de cet itinéraire s'inquiétassent de la situation et des solutions de délestage proposées. Toute aussi prévisible était l'appréhension des commerçants du quartier quant à la moindre fréquentation des clients et à la baisse de leur chiffre d'affaires. Un bourgmestre a même exigé la réouverture du tunnel Stéphanie temporairement condamné. Les médias ont évidemment répercuté ces divers commentaires.

Il convient de raison garder et de considérer les intrications des divers niveaux de décision qui concernent les tunnels.

Disons d'emblée, comme cela apparaîtra infra, que les services techniques et administratifs de l'Administration régionale de l'Équipement et des Déplacements devenue Bruxelles Mobilité n'ont jamais failli.

Nul n'ignore qu'un ministre en charge des Travaux publics doit faire des arbitrages pour rester dans l'enveloppe budgétaire dont il dispose.

Pour évoquer une autre source de financement, on sait que l'affectation de certains travaux à l'Accord de coopération fait aussi l'objet d'arbitrages entre les divers ministres d'un même Gouvernement. Convenir par exemple que le métro est une priorité, c'est oublier toutes les activités économiques qui nécessitent un véhicule automobile (fournitures, approvisionnements, dépannages, etc., nécessaires aux magasins, aux artisans, aux ateliers et aux bureaux).

Un ministre est totalement dépendant de la qualité de son cabinet et de la confiance qu'il peut avoir dans ses collaborateurs. Il n'est pas exclu que, pour être agréables à leur ministre, certains conseillers de cabinets aient éventuellement filtré l'information et délibérément édulcoré la situation préoccupante des tunnels routiers. Des directeurs de cabinets issus du secteur des transports en commun ont pu orienter certaines priorités. Cela exonère pour partie les ministres concernés même s'ils restent responsables de leurs collaborateurs.

Le partage de compétences dissociant irrationnellement Travaux publics et Mobilité est une autre source de discordances. Dans certains dossiers, cela permet un numéro de duettistes qui se renvoient la balle pour ne rien faire.

Ce que je déplore c'est que, malgré l'inquiétude réitérée de l'administration, l'intégrité des tunnels (dont certains ont près de soixante ans !) ne soit jamais apparue comme une priorité absolue alors qu'au même titre que certains autres ouvrages d'art (ponts et viaducs), ces infrastructures sont des points de passage obligatoires et stratégiques du réseau routier, lequel n'est rien moins que le garant du développement économique harmonieux de la Région.

onbekwaamheid van het Gewest aan te klagen. Men kon wel denken dat de regelmatige gebruikers van dit traject ongerust waren over de situatie en over de voorgestelde noodoplossingen. Even voorspelbaar was de vrees van de handelaars in de wijk dat minder klanten zouden komen en dat hun zakencijfer zou dalen. Een burgemeester eiste zelfs dat de tijdelijk gesloten Stefaniatunnel opnieuw geopend zou worden. Die uiteenlopende commentaar vond uiteraard weerklink in de media.

Men moet echter redelijk blijven en de verstrengeling van de verschillende beslissingsniveaus voor de tunnels voor ogen houden.

Laat ons meteen zeggen dat de technische en administratieve diensten van het gewestelijk Bestuur van de Uitrusting en het Vervoerbeleid, de latere Mobiel Brussel, nooit gefaald heeft, zoals hieronder zal blijken.

Iedereen weet dat een minister belast met openbare werken keuzes moet maken om binnen de begrotingsenveloppe waarover hij beschikt te blijven.

Inzake een andere financieringsbron, is geweten dat ook de bestemming van sommige werken uit het samenwerkingsakkoord onderworpen is aan arbitrage tussen de verschillende ministers van eenzelfde regering. Als bijvoorbeeld besloten wordt dat de metro een prioriteit is, vergeet men alle economische activiteiten waarvoor een auto nodig is (leveringen, depannages, enz. die nodig zijn voor de winkels, de ambachtsslui, de ateliers en de kantoren).

Een minister is totaal afhankelijk van de kwaliteit van zijn kabinet en van het vertrouwen dat hij kan hebben in zijn medewerkers. Het is niet uitgesloten dat, om hun minister te behagen, sommige adviseurs van een kabinet eventueel informatie hebben gefilterd en vrijwillig de zorgwekkende situatie van de wegtunnels hebben afgezwakt. De kabinetschefs die uit de sector van het openbaar vervoer komen hebben sommige prioriteiten kunnen oriënteren. Dat pleit de betrokken ministers gedeeltelijk vrij, hoewel zij verantwoordelijk blijven voor hun medewerkers.

Het delen van de bevoegdheden, met een irrationele loskoppeling van openbare werken en mobiliteit, is een andere bron van onenigheid. In sommige dossiers biedt dat de mogelijkheid de verantwoordelijkheid op mekaar af te schuiven en niets te doen.

Wat ik betreurt is dat ondanks de herhaalde ongerustheid van het bestuur, de tunnels in hun geheel (sommigen ervan zijn meer dan zestig jaar oud !) nooit als een absolute prioriteit beschouwd werden, terwijl deze infrastructures, net als sommige andere kunstwerken (bruggen en viaducten) verplichte en strategische doorgangplaatsen zijn van het wegennet, dat niets minder dan de harmonieuze economische ontwikkeling van het Gewest veilig stelt.

Pathologie des tunnels

Un tunnel n'existe que si sa partie génie civil, c'est-à-dire son gros œuvre (murs, radier et plafond), reste sain, c'est-à-dire sans percolation ni infiltrations qui, à la longue, provoquent la corrosion des armatures (transformation de l'hydroxyde de fer $\text{Fe}(\text{OH})_2$ ou 3 en oxyde de fer hydraté Fe_2O_3) et la dissolution de certains composants du béton, qui devient poreux (carbonatation). Il faut savoir que la rouille s'accompagne d'un gonflement important qui finit par provoquer l'éclatement du béton et la mise à nu du ferrailage. Selon la composition du béton, la dissolution des carbonates peut aussi induire la formation de sels expansifs de nature à faire éclater le béton. Tout ceci est aggravé lorsque l'eau d'infiltration est chargée en sels de déneigement (chlorures) agressifs. Certaines zones des tunnels baignent dans la nappe aquifère et leur radier sous pression doit être équipé de moyens d'évacuation des infiltrations. Dans un tunnel routier, la pollution ambiante par le monoxyde de carbone CO et le dioxyde de carbone CO_2 des gaz d'échappement dénature également le béton en surface, alors que certaines armatures se situent justement près de cette surface. À l'administration, les deux ingénieurs civils des constructions en charge des tunnels, des ponts et des viaducs savent cela et ils ne cessent de préconiser des mesures conservatoires destinées à remédier à ces dégâts préjudiciables.

Théoriquement, tous les problèmes dus à l'eau disparaissent si la structure est soustraite aux infiltrations, ce qui implique qu'elle soit parfaitement protégée par une couche d'étanchéité performante et durable.

Le premier problème concerne les murs extérieurs qui, pour la plupart, sont soit des murs emboués, soit des pieux sécants qu'il est impossible de protéger par une étanchéité externe. La majorité des tunnels routiers bruxellois ont été construits en tranchée ouverte en excavant l'espace entre les murs précités. Ensuite, le radier puis le plafond furent posés selon diverses techniques (dalle, poutre, arc).

Certains avant moi ont cru pouvoir rétablir l'étanchéité par des injections locales, mais il est toujours aléatoire de prévoir comment ces injections cheminent dans le sol. Ces expériences furent abandonnées lorsque l'on s'est rendu compte que les injections remplissaient malencontreusement les caves de maisons riveraines. Ces colmatages locaux sont d'ailleurs illusoire parce que l'eau finit toujours par trouver un autre exutoire.

Il faut bien avoir présent à l'esprit que toutes ces pathologies résultent de réactions chimiques qui se développent dans une masse de béton dont une seule face est visible, l'autre étant enterrée et inaccessible. Lorsqu'à la surface du béton on voit apparaître des traces de rouille ou de carbonatation, il faut pouvoir intervenir rapidement pour empêcher que le désordre ne s'aggrave. On serait porté à

Pathologie van de tunnels

Een tunnel bestaat enkel wanneer het bouwkundig deel ervan, dit wil zeggen de ruwbouw (muren, sluisvloer en plafond) gezond blijft, dat wil zeggen zonder filtering of infiltratie, die op lange duur leiden tot corrosie van de wapeningen (transformatie van ijzerhydroxide $(\text{OH})_2$ of 3 in gehydrateerd ijzeroxide Fe_2O_3) en de oplossing van sommige componenten van het beton, dat poreus wordt (carbonatatie). Men moet weten dat roest gepaard gaat met aanzienlijke opzwellings, die uiteindelijk leidt tot het barsten van beton en het blootkomen van de betonwapening. Afhankelijk van de samenstelling van het beton, kan de oplossing van de carbonaten ook leiden tot het vormen van expansieve zouten, die het beton kunnen doen barsten. Dat alles wordt verergerd wanneer het infiltrerend water agressieve zouten bevat voor het ruimen van sneeuw (chlorides). Sommige zones van de tunnels baden in het grondwater, de onderlaag komt onder druk en moet worden uitgerust met middelen om dit infiltrerend water af te voeren. In een wegtunnel tast de omgevingspollutie door koolstofmonoxide CO en koolstofdioxide CO_2 van de uitlaatgassen eveneens de bovenste laag beton aan terwijl sommige wapeningen daar vlakbij liggen. Bij het bestuur zijn de twee burgerlijke bouwkundige ingenieurs belast met de tunnels, de bruggen en de viaducten daarvan op de hoogte, en zij bevelen voortdurend bewarende maatregelen aan om die schadelijke invloed tegen te gaan.

In theorie verdwijnen alle problemen die te wijten zijn aan het water als de infiltraties niet langer inwerken op de structuur, wat vergt dat zij perfect beschermd wordt door een degelijke en duurzame waterdichte laag.

Het eerste probleem betreft de buitenmuren, die meestal diepwanden zijn, of betonpalenwanden, die onmogelijk kunnen beschermd worden door een externe waterdichte laag. De meeste Brusselse wegtunnels werden gebouwd in een open greppel door de ruimte tussen de voornoemde muren uit te graven. Vervolgens werden de onderlaag en het plafond gelegd volgens diverse technieken (plaat, balk, boog).

Sommigen die mij voorafgingen hebben gemeend de waterdichtheid te kunnen herstellen door lokale injecties, maar men kan nooit voorzien hoe deze injecties hun weg vinden in de bodem. Van die experimenten werd afgestapt toen men beseftte dat de injecties jammer genoeg de kelders van de naburige huizen vulden. Die lokale afdichtingen zijn trouwens een illusie, want het water vindt altijd een andere uitweg.

Men moet goed voor ogen houden dat al deze pathologieën voortvloeien uit chemische reacties die zich ontwikkelen in een betonmassa waarvan enkel de oppervlakte zichtbaar is, want de andere zijde is ingegraven en ontoegankelijk. Wanneer de oppervlakte van het beton tonen van roest begint te vertonen of van carbonatatie, moet men snel optreden om te verhinderen dat het probleem verergerd.

croire que ces phénomènes se développent lentement mais leur évolution n'est pas linéaire. Différer une intervention peut même irrémédiablement aggraver une pathologie. À titre d'exemple édifiant, citons le cas d'école du pont de Cureghem sur le Canal. Au départ (il y a vingt ans), Beliris prévoyait de remplacer trois poutres de ce pont, mais six mois plus tard (le temps de rédiger un cahier des charges et de procéder à l'adjudication), il fallut remplacer toutes les poutres précontraintes, à l'exception des poutres Préflex. Il s'était produit une accélération irréversible des dégradations qui menaçaient l'intégrité et la portance de l'ouvrage.

Inspections et BDOA
(Banque de Données des Ouvrages d'Art)

Dans les années 80, le « Bureau des Ponts national » a créé une banque de données des 20.000 ouvrages d'art qu'il supervisait. Un fascicule définissait la méthodologie et l'orthopraxie des inspections à effectuer et adaptait la fréquence et les moyens desdites inspections en fonction de l'état de l'ouvrage. Le risque d'accidents préjudiciables à l'étranger et en Belgique (pont de Pull, etc.) avaient en effet fait apparaître la nécessité de suivre l'évolution de certains désordres ou dégradations (fissuration, tassement, affouillements, fluage, corrosion ...) afin que la situation restât sous contrôle.

Dans ce contexte, la direction de Bruxelles-Capitale diligentait en 1989 une première inspection des ouvrages qu'elle gérait en confiant cette mission à Via Control – Orex. Il en résulta un premier rapport circonstancié.

De 1999 à 2002, la direction gestion et entretien des voiries a lancé une inspection complète et approfondie de la structure de tous les ouvrages d'art gérés par la Région bruxelloise afin d'en connaître l'état, les pathologies et les entretiens prioritaires du point de vue de la fiabilité structurale. Cette inspection exhaustive, détaillée et documentée a produit un rapport de base par ouvrage et le classement des ouvrages en fonction des priorités d'intervention à prévoir.

La direction gestion et entretien des voiries avait signé un contrat (environ 500.000 euros) avec les services hautement compétents et spécialisés de la Direction wallonne des Services Techniques (alias le Bureau des ponts de Liège) pour :

1. effectuer les inspections détaillées des ouvrages d'art (tunnels, ponts et viaducs) et rédiger les rapports d'inspection de base (plans, détection des zones problématiques, priorités des interventions requises);
2. assurer la formation de certains agents bruxellois afin qu'ils puissent poursuivre eux-mêmes les inspections courantes;

Men zou kunnen denken dat die verschijnselen langzaam tot ontwikkeling komen, maar hun evolutie is niet lineair. Een interventie uitstellen, kan een pathologie zelfs onherroepelijk verergeren. Een lichtend voorbeeld is het geval van de Kuregembrug over het Kanaal. Aanvankelijk (20 jaar geleden), plande Beliris de vervanging van drie balken van die brug, maar zes maanden later (de tijd om een bestek op te stellen en over te gaan tot de toewijzing) moesten alle voorgespannen balken, met uitzondering van de Preflexbalken, vervangen worden. Een onomkeerbare versnelling van de aftakelingen was opgetreden, die de integriteit en de draagkracht van het werk in het gedrang brachten.

Inspecties en DBKW
(Database Kunstwerken)

In de jaren '80 creëerde het « Nationaal Bruggenbureau » een database van de 20.000 kunstwerken die het superviseerde. Een fascikel bepaalde de methodologie en de correcte uitvoering van de vereiste inspecties en paste de frequentie en de middelen van die inspecties aan de staat van het kunstwerk aan. Het risico op ongevallen in het buitenland en in België (Pullbrug, enz.) hadden immers gewezen op de noodzaak om de evolutie van bepaalde problemen of beschadigingen (barstvorming, verzakking, wegspoeling, kruip, corrosie, enz.) te volgen, opdat de situatie onder controle zou blijven.

In die context liet de Directie van Brussel-Hoofdstad in 1989 met bekwame spoed een eerste inspectie van de kunstwerken onder haar beheer uitvoeren en gaf die opdracht aan Via Control-Orex. Dat leidde tot een eerste omstandig verslag.

Van 1999 tot 2002 heeft de Directie Wegen een volledige en grondige inspectie van de structuur van alle door het Brussels Gewest beheerde kunstwerken uitgevoerd om de staat en de gebreken ervan te kennen en te weten welk onderhoud bij voorrang moest worden uitgevoerd met het oog op de betrouwbaarheid van de structuren. Die exhaustieve, gedetailleerde en gedocumenteerde inspectie heeft geleid tot een basisverslag per kunstwerk en een rangschikking van de kunstwerken volgens de interventieprioriteiten.

De Directie Wegen had een contract (± 0,5 miljoen euro) gesloten met de zeer competente en gespecialiseerde diensten van de Direction wallonne des Services Techniques (alias het Bruggenbureau van Luik) om :

1. de gedetailleerde inspecties van de kunstwerken (tunnels, bruggen en viaducten) uit te voeren en de basisinspectierapporten op te stellen (plannen, detectie van de probleemzones, prioriteit van de vereiste interventies);
2. de opleiding van bepaalde Brusselse personeelsleden te verzekeren, opdat ze zelf de courante inspecties kunnen uitvoeren;

3. acquérir des ordinateurs portables préprogrammés d'aide à l'inspection et à la mise à jour des dossiers d'inspection (dispositif Bridge-boy, abandonné depuis).

Ce suivi régulier des inspections représenta une importante surcharge de travail pour les ingénieurs en exercice parce qu'il eût nécessité l'engagement d'un ingénieur civil et de deux conducteurs à temps plein, ce que la direction gestion et entretien des voiries n'a jamais obtenu. Ceci illustre la nécessité de sensibiliser aussi la fonction publique pour engager le personnel indispensable aux missions requises.

Comme tous les ouvrages de génie civil, les tunnels impliquent des frais opérationnels d'infrastructure et d'équipement. Dans plusieurs pays, on forme aujourd'hui des ingénieurs spécialisés en maintenance afin d'assurer le suivi des infrastructures, c'est-à-dire de ralentir le vieillissement de l'ouvrage et d'en préserver la durabilité. Cette matière couvre les techniques de prévention et d'auscultation, la périodicité des inspections, les remèdes aux pathologies du béton armé ou précontraint, les réparations spécifiques, etc.

Dans la mesure de ses moyens, la direction gestion et entretien des voiries s'est toujours scrupuleusement acquittée de toutes ces responsabilités.

Lors d'une interview télévisée du vendredi 29 janvier 2016, la Ministre Brigitte Grouwels se souvenait d'une inspection européenne, mais celle-ci ne concernait que la sécurité incendie, laquelle n'avait rien à voir avec l'intégrité structurelle des tunnels. À sa décharge, on l'interrogeait à froid et on ne peut pas exiger qu'une ancienne Ministre des Travaux publics qui a depuis assumé d'autres responsabilités se souvienne *ex abrupto* de tous les dossiers qu'elle a eu à connaître. Plus tard, dans un article de La Libre Belgique, elle a d'ailleurs corrigé et nuancé ses premières déclarations. Même pour nous, après trois ans de retraite et sans accès aux anciens dossiers traités, il a fallu faire certains efforts de mémoire pour rétablir la genèse et le cours des événements.

Interviewé, le Secrétaire d'État Bruno De Lille (en charge de la Mobilité et de la Fonction publique à l'époque) a nié avoir jamais été mis au courant mais il a toujours systématiquement refusé d'engager les ingénieurs et les conducteurs indispensables pour assurer le suivi des inspections des ouvrages d'art et des tunnels en particulier, sans doute parce que tout le monde sait l'aversion des écologistes pour les tunnels en général et les « ingénieurs-bétonneurs » en particulier.

Inspections de sécurité-incendie

En novembre 1996 se produisit le premier incendie dans l'Eurotunnel. Coup dur pour la France et la Grande-Bre-

3. vooraf geprogrammeerde draagbare computers aan te kopen om de inspectie te ondersteunen en de inspectie-dossiers bij te werken.

Die regelmatige follow-up van de inspecties betekende extra werk voor de ingenieurs in dienst, want er moesten een burgerlijk ingenieur en twee voltijdse chauffeurs worden aangeworven, die de Directie Wegen nooit heeft gekregen. Dat illustreert de noodzaak om ook het openbaar ambt bewust te maken van het feit dat het noodzakelijke personeel voor de toegewezen taken moet worden aangeworven.

Zoals alle civieltechnische bouwwerken brengen de tunnels operationele infrastructuur- en uitrustingskosten met zich mee. In verschillende landen worden vandaag ingenieurs opgeleid die gespecialiseerd zijn in onderhoud om de follow-up van de infrastructuur te verzekeren, dat wil zeggen de veroudering van het kunstwerk tegengaan en de duurzaamheid ervan behouden. Deze materie behelst de preventie- en auscultatietechnieken, de periodiciteit van de inspecties, de oplossingen voor de defecten van het gewapend of het spanbeton, de specifieke herstellingen, enz.

De Directie van de Wegen heeft zich, met de middelen die tot haar beschikking stonden, steeds zorgvuldig gekweten van al die verantwoordelijkheden.

Tijdens een interview op de televisie van vrijdag 29 januari 2016 herinnerde voormalig minister Grouwels zich een Europese inspectie, maar die ging enkel over de brandveiligheid, die niets van doen heeft met de structurele integriteit van de tunnels. Ze werd evenwel koud gepakt en men kan niet verlangen dat een voormalig minister van Openbare Werken, die sindsdien andere verantwoordelijkheden op zich heeft genomen, zich *ex abrupto* alle dossiers die ze ooit behandeld heeft, herinnert. Later heeft ze trouwens in een artikel in La Libre Belgique haar eerste verklaringen gecorrigeerd en genuanceerd. Zelfs voor ons, drie jaar na ons pensioen en zonder toegang tot de behandelde oude dossiers, waren er inspanningen nodig om ons het ontstaan en het verloop van de evenementen weer voor de geest te halen.

In een interview verklaarde voormalig staatssecretaris De Lille (destijds bevoegd voor Mobiliteit en Openbaar Ambt) dat hij nooit op de hoogte werd gebracht, maar dat hij steeds systematisch geweigerd heeft om de noodzakelijke ingenieurs en chauffeurs aan te werven voor de follow-up van de inspecties van de kunstwerken en de tunnels in het bijzonder, wellicht omdat iedereen weet hoe afkerig de groenen tegenover tunnels in het algemeen en tegenover « betoningenieurs » in het bijzonder staan.

Brandveiligheidsinspecties

In november 1996 ontstond de eerste brand in de Eurotunnel. Dat was een zware slag voor Frankrijk en Groot-

tagne. L'incendie dans le tunnel sous le Mont-Blanc (11 kilomètres) se produisit fin mars 1999. La France et l'Italie étaient concernées. En novembre 2000, en Autriche, l'incendie du funiculaire de Kaprun fit 155 morts. L'Allemagne ayant été épargnée par les catastrophes, l'Europe chargea le Touring Club allemand d'évaluer la sécurité incendie des tunnels autoroutiers européens. À cette occasion, le Gouverneur du Brabant, en charge de gérer les catastrophes, s'intéressa au problème et créa un groupe de travail qui ne fut jamais qu'une « usine à gaz » chronophage, c'est-à-dire un machin dont la complexité et le manque de cohésion réduisaient l'efficacité. Les polices, les services d'urgence, les pompiers, l'administration régionale, le cabinet du Gouverneur étaient concernés, mais ce n'est que très parcimonieusement que les pompiers ont donné leur avis sur les moyens de lutte contre les incendies dans les tunnels (bouches d'incendie, extincteurs) parce qu'ils manquaient chroniquement et cruellement de personnel. Bref, cette initiative ambitieuse a périclité.

Bien que les nouvelles directives européennes de sécurité incendie ne concernassent que les tunnels autoroutiers, l'administration régionale a pris ses responsabilités et a décidé en saine logique de les appliquer à nos tunnels urbains de plus de 300 mètres. La nocivité et l'opacité des fumées étant cruciales, un soin particulier fut consacré à l'extraction et à l'évacuation de celles-ci (passage de la ventilation transversale à la ventilation axiale, construction d'un voile central de partage des pertuis de circulation). La multiplication des sorties de sécurité et leur signalétique furent également réalisées. Toutes ces mesures indispensables ont à l'époque grevé le budget dévolu à l'infrastructure des tunnels.

Travaux de modernisation connexes

À l'origine, les parois de toutes les trémies d'accès ou de sortie des tunnels étaient garnies de plaques de schiste qui, à la longue, se désolidarisèrent de leur support et présentaient dès lors un risque pour les usagers. Toutes les trémies furent systématiquement dégarnies et recouvertes de bardages métalliques à isolation phonique (lutte contre la pollution sonore).

Les frontons des tunnels ont été pourvus de PMV (panneaux à message variable), partiellement financés par un projet européen. Ces panneaux permettent d'informer les usagers sur les bouchons, les fermetures, les accidents, etc.

Mesures conservatoires et principe de précaution

Si un tunnel présente des risques graves pour la sécurité des usagers, sa fermeture s'impose. Lorsque les techniciens compétents se refusent à cautionner les attermoissements du politique, celui-ci se retrouve confronté à ses véritables res-

Brittannië. De brand in de tunnel onder de Mont Blanc (11 km) had plaats eind maart 1999. Frankrijk en Italië waren daarbij betrokken. In november 2000 maakte een brand van de kabeltrein van Kaprun in Oostenrijk 155 doden. Aangezien Duitsland gespaard was gebleven van zo'n rampen, belastte Europa de Duitse Touring Club met een evaluatie van de brandveiligheid van de Europese autotunnels. Bij die gelegenheid interesseerde de gouverneur van Brabant bevoegd voor het rampenbeheer zich voor het probleem en hij richtte een werkgroep op, wat pure tijdverspilling was, want van enige efficiëntie kon geen sprake zijn wegens de complexiteit en het gebrek aan cohesie van het initiatief. De politiekorpsen, de nooddiensten, de brandweer, het gewestbestuur en het kabinet van de gouverneur waren daarbij betrokken, maar de brandweer heeft slechts mondjesmaat zijn advies gegeven over de middelen om brand in de tunnels te bestrijden (brandkranen, brandblussers), omdat hij een chronisch en schrijnend gebrek aan personeel had. Kortom, dat ambitieus initiatief heeft jammerlijk gefaald.

Hoewel de nieuwe Europese richtlijnen inzake brandveiligheid enkel van toepassing zijn op de autotunnels, heeft het gewestbestuur zijn verantwoordelijkheden op zich genomen en met gezond verstand beslist om ze toe te passen op onze stadstunnels die meer dan 300 m lang zijn. Aangezien de schadelijkheid en de dichtheid van de rook van cruciaal belang zijn, werd bijzondere zorg besteed aan de extractie en evacuatie van de rook (overgang van transversale ventilatie naar axiale ventilatie, aanleg van een centrale gevel om de verkeerskokers te scheiden). Er kwamen ook meer nooduitgangen met de vereiste bewegwijzering. Al die noodzakelijke maatregelen hebben destijds zwaar gewogen op het budget voor de infrastructuur van de tunnels.

Aanverwante moderniseringswerken

In het begin waren de wanden van alle tunnelingangen of -uitgangen bezet met leisteenplaten die op termijn loskwamen van de draagconstructie en bijgevolg een risico voor de gebruikers vormden. De leisteenplaten aan alle in- en uitgangen werden systematisch verwijderd en de wanden werden bedekt met geluidswerend metaal (strijd tegen geluidsvervuiling).

De tunnelfrontons werden uitgerust met borden met wisselende boodschappen die gedeeltelijk gefinancierd zijn met een Europees project. Deze borden informeren de gebruikers over de files, de sluitingen, de ongevallen, enz.

Bewarende maatregelen en voorzorgsbeginsels

Indien een tunnel ernstige risico's vormt voor de veiligheid van de gebruikers dringt de sluiting ervan zich op. Wanneer de bevoegde technici het politieke getreuzel niet langer willen dekken, worden de politici duidelijk voor hun

ponsabilités. Encore une fois, on laisse pourrir la situation et on attend de frôler la catastrophe pour agir, ce qui s'avère toujours plus cher qu'une maintenance régulière (préventive, curative, palliative).

Problèmes d'arbitrage

Si l'utilisateur d'un tunnel peut juger de la qualité du revêtement et de la propreté des cloisons, par contre il ne voit jamais l'état du plafond situé dans la zone obscure de l'ouvrage. Tout le problème est là. Il ne s'en émeut que lorsque son véhicule est arrosé par une infiltration locale ou lorsque des morceaux de béton tombent sur la chaussée ou sur son véhicule.

Soucieux d'entreprendre des travaux qui puissent être appréciés par les usagers, certains ministres des Travaux publics se sont donc contentés d'entretenir ou de rénover la couche de roulement et les bardages, voire de circonscrire les infiltrations à travers les murs, le plafond ou le sol. Malgré les rapports circonstanciés et alarmants de l'administration gestionnaire, l'état du béton des plafonds n'a jamais fait l'objet d'un programme de réhabilitation de l'ensemble des tunnels et on s'est toujours limité aux réparations les plus urgentes. Pour tous les professionnels, la situation actuelle était donc prévisible.

Ce déni politique chronique résulte des deux inconvénients majeurs de cette maintenance, à savoir d'une part les énormes budgets requis, et d'autre part la fermeture des tunnels qui est problématique dans une Région bruxelloise dont la circulation automobile est parfois problématique aux heures de pointe. Si à cela on ajoute des interventions d'envergure depuis la surface au-dessus des tunnels (pour accéder aux plafonds ruinés), le problème du trafic devient vite inextricable.

Financement et suivi des travaux

Sur la base d'inspections régulières effectuées par un prestataire indépendant, depuis plusieurs législatures, le ministre en charge des Travaux publics fut régulièrement informé par l'administration des budgets requis pour la réhabilitation systématique des tunnels bruxellois.

Vu l'importance des budgets en cause, diverses formules de financement pourraient être envisagées par le pouvoir politique :

1. Lors de la précédente législature, un groupe de travail composé de l'administration et d'un bureau d'étude spécialisé fut créé pour envisager toutes les solutions possibles de modernisation et de réhabilitation du tunnel Léopold II et étudier la faisabilité d'un partenariat public-privé (PPP). Outre que certaines expériences euro-

verantwoordelijkheid gesteld. Men laat nogmaals de situatie verrotten en men wacht tot een catastrofe net voorkomen wordt om op te treden. Dat blijkt altijd duurder dan een regelmatig onderhoud (preventief, curatief, palliatief).

Arbitrageproblemen

Een gebruiker van een tunnel kan de kwaliteit van het wegdek en de netheid van de wanden beoordelen, maar hij ziet nooit de staat van het plafond in het donkere gedeelte van het kunstwerk. Dat is net het probleem. Hij maakt zich pas zorgen wanneer zijn voertuig nat wordt door een lokale infiltratie of wanneer er stukken beton op de weg of op zijn voertuig vallen.

Sommige ministers bevoegd voor openbare werken hebben vooral gedacht aan werken die in het oog springen bij de gebruikers en hebben zich dus tevreden gesteld met onderhoud of renovatie van het wegdek en de wanden of met het onder controle houden van de infiltraties langs muren, plafond of bodem. Ondanks omstandige en alarmerende rapporten van het bevoegde bestuur, heeft de staat van het beton van de plafonds nooit het voorwerp uitgemaakt van een programma voor renovatie van het geheel van de tunnels. Men heeft zich altijd beperkt tot de meest dringende herstellingen. Voor al wie professioneel betrokken is, is de huidige toestand dus geen verrassing.

De chronische struisvogelpolitiek is het gevolg van de twee grote nadelen van dit onderhoud, te weten de enorme middelen die vereist zijn en de sluiting van de tunnels wat problematisch is in een Brussels Gewest waar het autoverkeer soms zeer druk is tijdens de spits. Als men daarbij nog de grote werken op het bovengrondse gedeelte boven de tunnels (om toegang te krijgen tot de vervallen plafonds) voegt, wordt het probleem van het verkeer onoplosbaar.

Financiering en opvolging van de werken

Op basis van regelmatige inspecties door een onafhankelijk persoon sinds verschillende zittingsperiodes, werd de minister bevoegd voor openbare werken regelmatig op de hoogte gesteld door het bestuur met betrekking tot de vereiste middelen voor de systematische renovatie van de Brusselse tunnels.

Gelet op de aanzienlijke vereiste middelen zou de politieke wereld verschillende financieringsformules kunnen overwegen :

1. Tijdens de vorige zittingsperiode is een werkgroep bestaande uit het bestuur en een gespecialiseerd studie-bureau opgericht om alle mogelijke oplossingen op het vlak van modernisering en renovatie van de Leopold II-tunnel te onderzoeken en de haalbaarheid van een publiek-private samenwerking te bekijken. Niet alleen

péennes ont démontré que ce type de partenariat pouvait s'avérer défavorable pour le secteur public, ce montage financier n'est autre qu'une débudgétisation déguisée qui grèvera les enveloppes budgétaires des législatures suivantes.

2. Les tunnels étant empruntés par un nombre important de navetteurs qui ne paient pas leurs impôts en Région bruxelloise, la réhabilitation des tunnels, davantage que le métro, peut incomber à l'Accord de coopération avec le fédéral (Beliris). Ce fut jadis le cas pour la modernisation ou la création de certains tunnels entre 1995 et 1999 : Cinquantenaire (628 mètres), Bailli – Lesbroussart (362 mètres), Vleurgat (54 mètres), dalle Saint-Michel (525 mètres), Cortenberg (520 mètres), aménagement de l'entrée et de la trémie Stéphanie du tunnel éponyme.
3. Vu les faibles taux d'intérêt actuels, ces travaux pourraient aussi être couverts par un emprunt régional à l'instar des emprunts de l'ancien Fonds des Routes. Il suffirait de créer un organisme pararégional en charge de la gestion des tunnels et dirigé par un ingénieur compétent et expérimenté. La création d'un pararégional de ce type existe déjà en Wallonie et s'appelle la Sofico (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures).
4. L'option de tunnels payants ne nous semble pas adéquate. Certains usagers se reporteront vers la surface et cela empêchera les usagers des tunnels d'en sortir facilement. Ne vaudrait-il pas mieux adopter la solution londonienne et taxer l'entrée dans Bruxelles ? C'est une option que Venise étudie également pour financer l'entretien de ses nombreux ponts et palais historiques.
5. Selon la presse, le Gouvernement aurait décidé d'engager sept nouveaux ingénieurs. D'abord ces ingénieurs seront néophytes et devront suivre une formation spécifique, ce qui signifie que, vu la complexité structurelle des tunnels de la Région, ils ne seront pas directement opérationnels. Par ailleurs, il faut aussi prévoir l'engagement de surveillants et de contrôleurs (niveau ingénieur industriel en construction) pour seconder ces ingénieurs.

Inconvénients des travaux

Proposer de rouvrir une tranchée de vingt mètres de largeur en surface pour atteindre le plafond d'un tunnel et l'étanchéifier implique non seulement de démolir tous les aménagements d'embellissement construits à l'aplomb dudit tunnel mais aussi (malgré les mesures de confinement du chantier) de perturber gravement le trafic de surface avec les inconvénients que l'on sait.

hebben enkele Europese experimenten aangetoond dat dit soort partnership ongunstig kan zijn voor de overheid, maar deze financiële constructie is ook niets anders dan een verkapte debudgettering die zal wegen op de begrotingsenveloppen van de volgende zittingsperiodes.

2. Aangezien de tunnels gebruikt worden door een groot aantal pendelaars die hun belastingen in het Brussels Gewest niet betalen, kan de renovatie van de tunnels onderdeel worden van het samenwerkingsakkoord met de federale overheid (Beliris) in plaats van de meeste middelen van dit budget aan de metro te besteden. Dat was vroeger het geval voor de modernisering of de aanleg van bepaalde tunnels tussen 1995 en 1999 : Jubelpark (628 m), Bailli-Lesbroussart (362 m), Vleugat (54 m), Sint-Michielsplein (525 m), Kortenberg (520 m); aanleg van de toegang en de tunnelmond Stefania van de gelijknamige tunnel.
3. Gelet op de lage intrestvoeten van vandaag zouden deze werken ook betaald kunnen worden met een gewestelijke lening naar het voorbeeld van de leningen van het voormalige Wegenfonds. Het zou volstaan om een gewestelijke semioverheidsinstelling op te richten belast met het tunnelbeheer en geleid door een competente en ervaren ingenieur. In Wallonië bestaat al een semioverheidsinstelling van dit type onder de naam Sofico (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures).
4. De optie van de toltunnels lijkt ons niet gepast. Sommige gebruikers zullen bovengronds blijven en dat zal de tunnelgebruikers verhinderen om gemakkelijk uit de tunnels te rijden. Zou het niet beter zijn om de oplossing van Londen over te nemen en tol te heffen op de toegang tot Brussel ? Ook Venetië onderzoekt deze mogelijkheid om het onderhoud van zijn talloze historische bruggen en gebouwen te financieren.
5. Volgens de pers zou de Brussels Hoofdstedelijke Regering beslist hebben om 7 ingenieurs aan te werven. Deze ingenieurs zijn nieuw en zullen dus een specifieke vorming moeten volgen, wat betekent dat zij gelet op de structurele complexiteit van de tunnels van het Gewest niet onmiddellijk operationeel zullen zijn. Men moet overigens ook zorgen voor de aanwerving van opzichters en controleurs (niveau industrieel ingenieur in bouwkunde) om deze ingenieurs bij te staan.

Nadelen van de werken

De opening van een bovengrondse sleuf van 20 meter breedte om het plafond van de tunnel te bereiken en waterdicht te maken, betekent niet alleen dat alle verfraaiingswerken vlak boven deze tunnel op de schop gaan, maar ook (ondanks maatregelen om de bouwplaats binnen bepaalde grenzen te houden) dat het bovengrondse verkeer ernstig verstoord wordt met de nadelige gevolgen die men kent.

Tout le monde savait qu'une telle décision ne serait pas facile à prendre et se solderait par une levée de boucliers. Les ministres successifs ont voulu ignorer la gravité du problème en espérant qu'il s'imposerait à un de leurs successeurs. ».

II.2.3. Échange de vues

M. Bruno De Lille précise que le ministre chargé de la Fonction publique ne décide pas seul des engagements de personnel pour les administrations sur lesquelles il exerce sa tutelle : ces décisions sont prises en concertation avec les autres membres du Gouvernement, en fonction des priorités politiques et des budgets disponibles. Prétendre qu'il a toujours été refusé de procéder à l'engagement d'ingénieurs n'est pas conforme à la vérité. Ce procès d'intention fait aux écologistes est singulièrement déplacé, venant de personnes qui, parce qu'elles ont laissé nos tunnels se dégrader à ce point, devraient faire preuve de davantage de modestie.

Le député souhaite interroger M. Jean-Claude Moureau, dont l'exposé laisse accroire que les difficultés que rencontrent Bruxelles Mobilité n'existent que depuis deux ans et que, sous son directorat, le seul problème était qu'il n'était pas entendu.

L'orateur se demande comment s'est passé le transfert des dossiers entre le fédéral et la Région. Si des plans manquaient, comment se fait-il que le premier contrôle systématique n'ait eu lieu qu'en 1999 ? De quelle nature étaient les contrôles menés par Via Control : s'agissait-il de contrôles visuels ou structurels ? Qui réalisait les inspections entre 2003 et 2009, période que ne couvre pas l'exposé de M. Moureau ? Le député s'étonne que le *masterplan* remis en 2013 à la Ministre de tutelle ne contienne aucune mention de l'état catastrophique dans lequel se trouvait déjà le tunnel Stéphanie et ne prévoie d'y effectuer des travaux qu'en 2020.

Le député rappelle que M. Jean-Paul Gailly a expliqué à la commission spéciale qu'en principe, il n'était procédé à un contrôle structurel que si l'inspection visuelle permettait de soupçonner des problèmes affectant le gros œuvre du tunnel. Or, il ressort de l'exposé de M. Christian Debuyscher que de sérieux problèmes, notamment d'infiltrations, étaient constatés dès les années 90. Un contrôle structurel aurait donc dû être effectué à l'époque. Pour quelles raisons cela n'a-t-il pas été le cas ?

M. Bruno De Lille désirerait également obtenir un aperçu de l'évolution de la composition du personnel de Bruxelles Mobilité sous le directorat de M. Jean-Claude Moureau. L'importante réforme opérée en 2007 à la suite de l'audit fait par PwC avait-elle renforcé l'équipe en charge des tunnels ? Les problèmes que posent les tunnels existaient en

Iedereen wist dat een dergelijke beslissing niet eenvoudig zou zijn en tot een storm van protest zou leiden. De opeenvolgende ministers hebben de ernst van het probleem niet onder ogen willen zien in de hoop dat één van hun opvolgers ermee opgezadeld zou worden. ».

II.2.3. Gedachtewisseling

De heer Bruno De Lille zegt dat de minister belast met het openbaar ambt niet alleen beslist over de aanwervingen van personeel voor de besturen waarop hij toezicht uitoefent : die beslissingen worden genomen in overleg met de andere leden van de regering, afhankelijk van de beleidsprioriteiten en beschikbare budgetten. Beweren dat hij altijd geweigerd heeft om ingenieurs aan te werven strookt niet met de waarheid. Die aantijgingen aan het adres van de groenen is bijzonder misplaatst, omdat ze komt van personen die, omdat ze onze tunnels zo hebben laten verloederen, meer bescheidenheid aan de dag zouden moeten leggen.

De volksvertegenwoordiger wenst de heer Jean-Claude Moureau te ondervragen. Uit diens uiteenzetting zouden we kunnen opmaken dat de problemen waarmee Mobiel Brussel geconfronteerd wordt slechts twee jaar oud zijn en dat, onder zijn leiding, het enige probleem erin bestond dat hij niet werd gehoord.

De spreker vraagt zich af hoe de overdracht van de dossiers tussen de federale overheid en het Gewest is verlopen. Als er plannen ontbraken, hoe komt het dan dat de eerste systematische controle pas in 1999 heeft plaatsgehad ? Hoe verliepen de controles van Via Control : waren dat visuele of controles van de structuur ? Wie heeft er gezorgd voor de inspecties tussen 2003 en 2009, periode die in de uiteenzetting van de heer Moureau niet aan bod komt ? Het verbaast de volksvertegenwoordiger dat het *masterplan* dat in 2013 aan de toezichthoudende minister is bezorgd geen melding maakt van de catastrofale toestand waarin de Stefaniatunnel zich toen al bevond en er pas in 2020 werken plant.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat de heer Jean-Paul Gailly de bijzondere commissie heeft uitgelegd dat, in principe, er slechts overgegaan werd tot controle van de structuur als de visuele inspectie deed vermoeden dat er problemen waren met de ruwbouw van de tunnel. Uit de uiteenzetting van de heer Christian Debuyscher blijkt echter dat er al in de jaren 90 ernstige problemen werden vastgesteld, inzonderheid waterinsijpelingen. Men had dus toen al de structuur moeten controleren. Waarom is dat niet gebeurd ?

De heer Bruno De Lille wenst eveneens een overzicht te krijgen van de evolutie van de samenstelling van het personeel van Mobiel Brussel onder de directie van de heer Jean-Claude Moureau. Is, bij de belangrijke hervorming in 2007, na de audit van PwC, het team belast met de tunnels uitgebreid ? De problemen met de tunnels zijn immers al

effet déjà avant les deux dernières années; il semble pourtant qu'il n'ait pas alors été demandé que ce personnel soit significativement renforcé.

M. Marc Loewenstein salue la liberté avec laquelle se sont exprimées les personnes auditionnées et espère qu'une même liberté prévaudra lors des autres auditions auxquelles procédera la commission spéciale par la suite.

L'orateur souhaiterait savoir si le *masterplan* a été transmis, en 2013, à la seule Ministre de tutelle ou également à d'autres membres du Gouvernement. Quelles suites y ont été réservées : l'administration a-t-elle reçu des instructions, notamment à propos des problèmes soulevés dans ce document ?

Le député observe que les versions exposées par MM. Jean-Claude Moureau et Jean-Paul Gailly de leur passation de pouvoirs sont contradictoires.

L'orateur estime par ailleurs opportun que la commission spéciale entende M. Christian Lamouline, dans la mesure où ce dernier occupait la tête de Bruxelles Mobilité au moment de la transmission du dernier volet du *masterplan*, ainsi que le directeur de la direction gestion et entretien des voiries – c'est-à-dire la personne qui suivait plus spécifiquement les dossiers relatifs aux tunnels et, à ce titre, a assuré la transition entre les différents directeurs généraux. Peut-être d'autres agents pouvant apporter des éclaircissements devraient être identifiés, afin de les convoquer.

Le député demande que les procès-verbaux des réunions du groupe de travail « sécurité des tunnels » (dont il se demande s'il existe toujours ou a été dissous en 2013) soient communiqués à la commission spéciale.

L'orateur s'interroge sur les moyens financiers et humains alloués à Bruxelles Mobilité sous le directorat de M. Jean-Claude Moureau, vu les déclarations du Ministre Pascal Smet faites en séance plénière, selon lesquelles d'importants moyens auraient été dégagés entre 2004 et 2009, lorsqu'il était Ministre des Travaux publics.

La question de l'entretien des tunnels est primordiale, même si entretenir les infrastructures existantes est moins rentable, politiquement, que de lancer de nouveaux projets. La commission spéciale avait à cet égard, dès sa première réunion, demandé la liste des décisions prises par le Gouvernement à propos des tunnels. Le député renouvelle cette demande, à laquelle il n'a pas encore été répondu et souhaiterait que la commission spéciale reçoive, en outre, communication de l'ensemble des « notes vertes » à ce sujet. Ces documents sont indispensables pour se faire une idée claire de la transmission de l'information entre l'administration et les cabinets.

ouder dan twee jaar; het ziet er naar uit dat er echter niet gevraagd is om dat personeel aanzienlijk uit te breiden.

De heer Marc Loewenstein is ingenomen met het feit dat de gehoorde personen zich in alle vrijheid hebben kunnen uitdrukken en hoopt dat eenzelfde vrijheid zal prevaleren tijdens de andere hoorzittingen waartoe de bijzondere commissie nog zal overgaan.

De spreker wenst te weten of het *masterplan* in 2013 alleen aan de toezichhoudende minister is bezorgd of ook aan de andere leden van de regering. Welk gevolg is daar aangegeven : heeft het bestuur instructies gekregen, inzonderheid in verband met de problemen die in dat document aan bod komen ?

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de heer Jean-Claude Moureau en de heer Jean-Paul Gailly elkaar tegen spreken wat hun bevoegdheidsoverdrachten betreft.

De spreker vindt ook dat de bijzondere commissie de heer Christian Lamouline zou moeten horen, aangezien die laatste de leiding had over Mobiel Brussel op het ogenblik van de overdracht van het laatste gedeelte van het *masterplan*, alsook de directeur van de directie voor het beheer en het onderhoud van de wegen, met andere woorden de persoon die zich dagelijks bezighield met de dossiers in verband met tunnels en die, in die hoedanigheid, gezorgd heeft voor de overgang tussen de verschillende directeurs-generaal. Men zou misschien andere personen moeten identificeren en ze daarna uitnodigen.

De volksvertegenwoordiger vraagt dat de notulen van de vergadering van de werkgroep « veiligheid van de tunnels » (bestaat die nog of is die in 2013 opgeheven ?) aan de bijzondere commissie worden bezorgd.

De spreker stelt zich vragen over de financiële en menselijke middelen die aan Mobiel Brussel zijn toegekend onder de directie van de heer Jean-Claude Moureau, gelet op de verklaringen van minister Pascal Smet tijdens de plenaire vergadering, volgens welke tussen 2004 en 2009, toen hij minister van openbare werken was, aanzienlijke middelen zouden zijn vrijgemaakt.

Tunnels onderhouden is van primordiaal belang, ook al is het onderhoud van bestaande infrastructuur politiek minder interessant dan nieuwe projecten te starten. De bijzondere commissie had in dat verband al op de eerste vergadering de lijst gevraagd met de beslissingen die de regering over de tunnels genomen heeft. Het parlamentslid stelt deze vraag opnieuw. Daar is nog niet op geantwoord. Het parlamentslid vraagt dat de bijzondere commissie bovendien het geheel van de « groene nota's » in dat verband zou krijgen. Deze stukken zijn onontbeerlijk om een duidelijk beeld te krijgen van de communicatie van informatie tussen het bestuur en de kabinetten.

L'orateur regrette que l'organigramme de Bruxelles Mobilité transmis à la commission spéciale soit si général et ne reprenne notamment pas le nombre d'équivalents temps plein affectés à chaque unité de cette administration.

Quant aux informations financières fournies, elles ne portent que sur la période 2010-2015. Il conviendrait cependant de remonter jusqu'en 1989. De plus, les données affinées dont la commission spéciale avait demandé la communication dès sa première réunion ne lui ont toujours pas été fournies par l'administration.

Le député relève que le rapport Egis 1 souligne, en page 7, que de nombreuses insuffisances avaient été identifiées lors du diagnostic réalisé en 2010 quant au tunnel Stéphanie. M. De Lille a d'ailleurs souligné que l'état catastrophique de ce tunnel était déjà connu. Or, les pages 32 à 37 de la phase 1 du *masterplan* contiennent des tableaux relatifs au diagnostic des tunnels, dont le tunnel Stéphanie, ainsi que des projections financières. L'orateur constate que, dans la version qu'en a reçue la commission spéciale, ces tableaux sont en partie coupés; aussi en demande-t-il une version complète, de même que le diagnostic de 2010 et la liste des mesures d'urgence concrètement réalisées.

Ces documents sont nécessaires à la bonne information des membres de la commission spéciale et, plus largement, de l'ensemble du public. L'orateur insiste sur cette exigence de transparence.

M. Emmanuel De Bock regrette que le document précité ne fasse pas mention des montants afférés à chacune de ces interventions. Il y aurait lieu de compléter le document en ce sens, dans un souci d'évaluation des politiques publiques.

Mme Céline Delforge remarque que les tunnels bruxellois n'ont pas tous été construits à la même époque et que, des deux tunnels qui font aujourd'hui l'actualité, l'un est de construction relativement récente – le tunnel Léopold II – et l'autre est, comparativement, ancien – le tunnel Stéphanie. Les personnes auditionnées figurent parmi celles dont l'expérience en termes de gestion de ces tunnels est la plus longue. La députée, qui constate que les discussions ont surtout porté, jusqu'à présent, sur la question de l'entretien des tunnels, les interroge dès lors sur la possible existence de malfaçons, tant dans leur conception que dans leur construction. En particulier, elle souhaiterait savoir si le tunnel Léopold II a été construit conformément aux plans initiaux. Une double enveloppe d'étanchéité était-elle prévue? Le cas échéant, a-t-elle été réalisée?

La députée juge que l'historique présenté à la commission spéciale permet de dégager deux périodes distinctes : avant 2000, période où la réglementation était moins claire

De spreker betreurt dat het organogram van Mobiel Brussel dat aan de bijzondere commissie bezorgd is zo algemeen is en bijvoorbeeld niet het aantal voltijds equivalenten bevat die in elke eenheid van dit bestuur tewerkgesteld zijn.

De geleverde financiële informatie gaat enkel over de periode 2010-2015. Men zou echter moeten teruggaan tot 1989. Bovendien heeft de bijzondere commissie nog altijd niet de verfijnde gegevens die zij al op haar eerste vergadering gevraagd heeft, ontvangen vanwege het bestuur.

Het parlementslid wijst erop dat het rapport van Egis 1 op bladzijde 7 onderstreept dat er heel wat tekortkomingen zijn vastgesteld tijdens de diagnose van 2010 met betrekking tot de Stefaniatunnel. De heer De Lille heeft trouwens onderstreept dat de catastrofale staat van deze tunnel al bekend was. De bladzijden 32 tot 37 van fase 1 van het *masterplan* bevatten de tabellen betreffende de diagnose van de tunnels, waaronder de Stefaniatunnel, alsook financiële projecties. De spreker stelt vast dat in de versie die de bijzondere commissie gekregen heeft deze tabellen gedeeltelijk verdwenen zijn; het parlementslid vraagt dan ook een volledige versie, alsook de diagnose van 2010 en de lijst met de dringende maatregelen die concreet uitgevoerd werden.

Deze stukken zijn onontbeerlijk om de leden van de bijzondere commissie correcte informatie te bezorgen en meer in het algemeen het geheel van de bevolking. De spreker dringt aan op deze noodzakelijke transparantie.

De heer Emmanuel De Bock betreurt dat het voormelde document geen melding maakt van de bedragen die uitgetrokken werden voor elk van deze interventies. Men zou het document in die zin moeten aanvullen om het overheidsbeleid te kunnen evalueren.

Mevrouw Céline Delforge merkt op dat de Brusselse tunnels niet allemaal in dezelfde periode aangelegd zijn en dat de twee tunnels die vandaag de actualiteit beheersen buiten deze periode vallen. De Leopold II-tunnel is van recent relatieve datum en de andere, de Stefaniatunnel is in vergelijking oud. De gehoorde personen maken deel uit van een lijst personen die de langste ervaring op het vlak van tunnelbeheer hebben. Het parlementslid, dat vaststelt dat de discussies tot nu toe vooral gegaan zijn over het onderhoud van de tunnels, wil dan ook van hen weten of er geknoeid geweest kan zijn bij het concipiëren of bij het aanleggen van de tunnels. Zij wil in het bijzonder weten of de Leopold II-tunnel conform de oorspronkelijke plannen aangelegd is. Was er een dubbele enveloppe voor waterdichtheid voorzien? Is die enveloppe in voorkomend geval aangebracht?

Het parlementslid meent dat de aan de bijzondere commissie voorgelegde historiek twee duidelijk onderscheiden periodes laat zien : vóór 2000, een periode tijdens dewelke

et précise, et après 2000, lorsque des directives sont intervenues en la matière. Les problèmes constatés après 2000 sont-ils survenus alors ou n'avaient-ils pas été repérés auparavant, faute d'un suivi adéquat ? Les travaux de la commission spéciale n'ont pas encore permis de comprendre pourquoi il a fallu fermer en urgence certains tunnels, dont le tunnel Stéphanie, qui l'a été après un audit de trois mois concluant à la nécessité de sa fermeture alors que le *masterplan* ne faisait pas de sa rénovation une priorité ! Quelle était la nature exacte des inspections réalisées, celles-ci paraissant, rétrospectivement, bien insuffisante : se contentait-on de contrôles visuels, sans jamais aller voir derrière les bardages ?

L'oratrice s'interroge sur la période 2003-2009 : avant 2003, le contrôle des tunnels bruxellois fut confié successivement à Via Control et à la Région wallonne; après 2009, il le fut à Egis Tunnels. Qui diagnostiquait les tunnels entre 2003 et 2009 ?

La députée fait remarquer que les « ingénieurs-bétonneurs » des années 70 bénéficiaient d'une prime à la tonne de béton coulée. Cet incitant a pu infléchir les choix faits au moment de la conception des ouvrages d'art.

La députée prend acte des remarques de M. Jean-Claude Moureau sur le rôle d'exécution, par l'administration, des décisions prises par le Gouvernement qui, selon lui, donnait aux transports publics et aux aménagements cyclables la priorité sur l'entretien des tunnels. Toutefois, Mme Delforge s'interroge sur la nature et la qualité de l'information communiquée par l'administration aux décideurs politiques, dont la plupart ne sont pas ingénieurs et ne disposent par conséquent que d'une expertise limitée dans les questions touchant aux ouvrages d'art.

Quels ont par ailleurs été les besoins exprimés par l'administration en termes de personnel : a-t-elle explicitement demandé des ingénieurs supplémentaires comme étant prioritaires, par exemple ?

Le président rappelle aux personnes auditionnées qu'elles ne sont pas tenues de répondre sur le champ à toutes les questions qui leur sont posées; qu'au contraire, il vaut mieux qu'elles transmettent ultérieurement à la commission spéciale des réponses complètes, étayées par des documents pertinents, plutôt que de s'en remettre à leur mémoire, celle-ci étant toujours sujette à de possibles défaillances.

M. Vincent De Wolf signale en préambule que le groupe MR souhaite que soit versé aux travaux de la commission spéciale le rapport du Service Externe de Prévention et de Protection SPMT-ARISTA portant sur les risques psychosociaux pour le personnel de Bruxelles Mobilité.

de regelgeving minder duidelijk en precies was, en de periode na 2000 toen er richtlijnen opgelegd werden. Zijn de problemen die na 2000 vastgesteld zijn op dat moment gerezen of werden zij daarvoor niet opgemerkt bij gebrek aan een adequate opvolging ? De werkzaamheden van de bijzondere commissie hebben nog niet duidelijk gemaakt waarom sommige tunnels, waaronder de Stefaniatunnel, dringend gesloten moesten worden. De Stefaniatunnel is gesloten na een audit van drie maanden die geconcludeerd heeft dat de tunnel moest gesloten worden, terwijl in het *masterplan* geen prioriteit gemaakt werd van de renovatie van deze tunnel! Wat was de exacte aard van de uitgevoerde inspecties, gelet op het feit dat die retrospectief gezien helemaal onvoldoende waren : stelde men zich tevreden met visuele controles zonder ooit te gaan kijken achter de wandbekleding ?

De spreker heeft vragen bij de periode 2003-2009 : vóór 2003 werd de controle van de Brusselse tunnels opeenvolgend toevertrouwd aan Via Control en aan het Waalse Gewest; na 2009 werd Egis Tunnels verantwoordelijk. Wie oefende er toezicht uit op de tunnels tussen 2003 en 2009 ?

Het parlementslid wijst erop dat de betoningenieurs van de jaren 70 een premie kregen per gegoten ton beton. Deze stimulans heeft invloed kunnen uitoefenen op de keuzes die gemaakt werden bij het concipiëren van de kunstwerken.

De volksvertegenwoordigster neemt akte van de opmerkingen van de heer Jean-Claude Moureau over de uitvoeringsrol van het bestuur, de beslissingen van de regering die volgens hem prioriteit gaven aan openbaar vervoer en fietsinfrastructuur eerder dan aan tunnelonderhoud. Mevrouw Delforge heeft echter vragen bij de aard en de kwaliteit van de geleverde informatie vanwege het bestuur aan de politieke besluitvormers. De meeste politici zijn geen ingenieur en beschikken dus niet over voldoende expertise in de kwesties met betrekking tot de kunstwerken.

Welke noden heeft het bestuur kenbaar gemaakt op het vlak van personeel : heeft het bestuur expliciet en prioritair gevraagd naar bijkomende ingenieurs bijvoorbeeld ?

De voorzitter herinnert de gehoorde personen eraan dat zij niet verplicht zijn om telkens weer te antwoorden op de vragen die hen gesteld worden; het is integendeel beter dat zij de bijzondere commissie later volledige antwoorden geven, op basis van pertinente stukken, eerder dan in hun geheugen te graven omdat er dan altijd een vertekend beeld kan ontstaan.

De heer Vincent De Wolf zegt eerst dat de MR-fractie vraagt dat de bijzondere commissie inzage zou krijgen in het verslag van de Externe Dienst voor Preventie en Bescherming SPMT-ARISTA met betrekking tot de psychosociale risico's voor het personeel van Mobiel Brussel.

Le député renvoie par ailleurs à un rapport de Beliris daté de décembre 2015 portant notamment sur les ponts Demeer et Clesse, dont l'état serait préoccupant et nécessiterait une intervention rapide. L'interlocuteur exprime le souhait que le coup de projecteur dont bénéficient actuellement les tunnels ne relègue pas dans l'ombre les problèmes rencontrés par d'autres ouvrages d'art.

L'orateur pose plusieurs questions sur le *masterplan*, qualifié par M. Jean-Paul Gailly, lors de son audition, de « document de référence » pour la rénovation des tunnels : qui a commandé cette étude, qui l'a réceptionnée, qui l'a transmise – et par quel moyen – à la Ministre de tutelle ? Le député considère comme établi que la Ministre alors chargée des Travaux publics, Mme Brigitte Grouwels, a bien reçu ce document et se demande pour quelles raisons il n'a pas été présenté au Gouvernement, alors que des mesures urgentes y étaient préconisées. M. De Wolf demande également des explications sur le délai de quatre ans entre les analyses (effectuées en 2009) et la réception du rapport de synthèse (en 2013). M. Jean-Claude Moureau a-t-il encore été témoin de la mise en œuvre de certaines mesures urgentes et, dans l'affirmative, desquelles ?

Il ressort de l'exposé de M. Jean-Claude Moureau que le petit entretien des tunnels a été correctement assuré tout au long de son directorat. Le député en prend acte et s'interroge sur l'origine de la situation catastrophique que l'on connaît à présent : tient-elle au refus opposé par les ministres successifs à tous travaux de plus grande ampleur ? L'attitude des Gouvernements successifs différerait-elle ou tous ont-ils toujours négligé la problématique des tunnels ? Si l'administration donnait l'alarme, comment se fait-il que les ministres se soient montrés si négligents ?

Les rapports photographiques adressés en leur temps au Ministre Jos Chabert ont-ils été suivis d'effets ?

Le député s'interroge sur les conséquences des nettoyages par projection d'eau à haute pression fréquemment effectués dans les tunnels : ce type de nettoyage peut détériorer les surfaces auxquelles il est appliqué; dès lors, les sociétés chargées de ces nettoyages se voient-elles imposer par leur cahier des charges d'informer l'administration des dégâts éventuels ? L'administration fait-elle remonter cette information jusqu'au Gouvernement ?

L'orateur avance qu'entre 2010 et 2013, les crédits de liquidation ont été diminués, contrairement aux affirmations du Ministre-Président en séance plénière. Cette diminution résulte-t-elle d'une décision politique ?

Le député souhaiterait connaître la fréquence des réunions entre les différents services de Bruxelles Mobilité et

Het parlementslid verwijst overigens naar een verslag van Beliris van december 2015 dat onder andere betrekking heeft op de bruggen Demeer en Clesse waarvan de staat zorgwekkend zou zijn en waarvoor dringende werken uitgevoerd zouden moeten worden. De spreker wenst dat de spotlights die vandaag op de tunnels gericht worden de problemen bij andere kunstwerken niet te veel in de schaduw zouden stellen.

De spreker heeft verschillende vragen over het *masterplan* dat volgens de heer Jean-Paul Gailly als « referentiedocument » voor de renovaties van de tunnels tijdens zijn hoorzitting bestempeld werd : wie heeft dit onderzoek besteld, wie heeft het ontvangen, wie heeft het overgezonden – met welke middelen – naar de minister bevoegd voor het toezicht ? Het parlementslid beschouwt als bewezen dat de minister die toen bevoegd was voor Openbare Werken, mevrouw Brigitte Grouwels, dit document wel degelijk ontvangen heeft. Het parlementslid vraagt waarom het niet aan de regering voorgelegd is, terwijl er wel dringende maatregelen voorgesteld werden. De heer De Wolf vraagt ook uitleg over de periode van vier jaar tussen de analyses (uitgevoerd in 2009) en de ontvangst van het syntheserapport (2013). Heeft de heer Jean-Claude Moureau nog dringende maatregelen uitgevoerd geweten. Zo ja, welke ?

Uit de uiteenzetting van de heer Jean-Claude Moureau blijkt dat het kleine onderhoud van de tunnels correct uitgevoerd is gedurende zijn periode als directeur. Het parlementslid neemt daar akte van en heeft vragen bij de oorsprong van de catastrofale toestand van vandaag : is die het gevolg van de weigering van de opeenvolgende ministers om grotere werken uit te voeren ? Verschilt de attitude van de opeenvolgende regeringen of hebben zij telkens weer de problematiek van de tunnels onder de mat geschoven ? Indien het bestuur alarmkreten slaakte, hoe komt het dan dat de ministers zo vaak de andere kant opgekeken hebben ?

Zijn de fotografische verslagen die vroeger aan minister Chabert bezorgd zijn opgevolgd ?

Het parlementslid heeft vragen bij de gevolgen van de reiniging met waterhogedrukreinigers die vaak in de tunnels uitgevoerd wordt : dit soort reiniging kan de oppervlakte beschadigen; krijgen de bedrijven die belast zijn met de reiniging instructies in hun bestekken om het bestuur eventueel op de hoogte te brengen van schade ? Brengt het bestuur deze informatie onder ogen van de regering ?

De spreker beweert dat tussen 2010 en 2013 de vereffeningskredieten verminderd zijn, in tegenstelling tot wat de Minister-President in de plenaire vergadering beweert. Is deze vermindering het gevolg van een politieke beslissing ?

Het parlementslid vraagt wat de frequentie van de vergaderingen tussen de verschillende diensten van Mobiel

les cabinets ministériels concernés. Cette fréquence varierait elle selon le ministre en charge ?

L'orateur rappelle que le successeur de M. Jean-Claude Moureau a déclaré à la commission spéciale que certains plans avaient disparu : étaient-ils déjà perdus du temps où il était directeur général ?

M. Vincent De Wolf demande encore si les inspections visuelles des tunnels se tiennent à une fréquence suffisante.

Le député conclut en insistant sur le caractère fondamental qu'ont à ses yeux ses questions relatives au suivi donné par la Ministre de l'époque, Mme Brigitte Grouwels, au *masterplan* et aux mesures urgentes de sécurisation des tunnels.

M. Boris Dilliès remercie les personnes auditionnées de s'être présentées devant la commission spéciale, ce à quoi rien ne les obligeait. Il s'inquiète de la non-gestion des tunnels que mettent au jour les travaux de la commission spéciale, ainsi que des problèmes de transmission de l'information lors des passations de pouvoir entre directeurs généraux successifs de Bruxelles Mobilité. Dans la mesure où M. Jean-Claude Moureau présente un bilan positif de son action à la tête de cette administration, le député suppose que la responsabilité des problèmes actuels repose sur les Gouvernements. Ainsi, il s'interroge sur l'absence de suivi réservée au *masterplan* comme à l'audit de PwC par les pouvoirs politiques ou encore sur le choix de ne pas engager d'ingénieurs supplémentaires.

Le député concède que la dégradation des tunnels n'a heureusement pas causé de mort, mais leur fermeture, en revanche, condamne à mort le commerce local.

L'orateur regrette que les députés ne disposent à ce stade d'aucune information sur les travaux qui seront réalisés dans le tunnel Stéphanie, que ce soit relativement à leur nature (il est question de construire une « *box in the box* » qui permettrait de rétablir la circulation pendant les travaux) ou à leur agenda. Il demande à M. Christian Debuyscher si l'option envisagée – la « *box in the box* » – lui semble réaliste.

Le député pose par ailleurs que l'indicatage, par l'administration, de toutes les pièces qui y entrent ou en sortent devrait permettre de savoir précisément qui a reçu ou envoyé quoi, et quand.

Enfin, l'orateur avance que l'audition des différents acteurs n'aura d'autre résultat que la coexistence d'autant de versions des faits; établir ceux-ci passera nécessairement par une confrontation devant la commission spéciale entre le directeur général de Bruxelles Mobilité, ses deux prédé-

Brussel en de ministeriële kabinetten is. Werd deze frequentie bepaald door de bevoegde minister ?

De spreker herinnert eraan dat de opvolger van de heer Jean-Claude Moureau in de bijzondere commissie verklaard heeft dat bepaalde plannen verdwenen zijn : waren die al verdwenen toen hij nog directeur-generaal was ?

De heer Vincent De Wolf vraagt ook nog of de visuele inspectie van de tunnels voldoende vaak uitgevoerd worden.

Het parlementslid onderstreept tot slot het fundamenteel belang van de kwesties betreffende de opvolging die de toenmalige minister Brigitte Grouwels gegeven heeft aan het *masterplan* en de dringende maatregelen voor de veiligheid van de tunnels.

De heer Boris Dilliès bedankt de gehoorde personen om voor de bijzondere commissie te verschijnen, want zij waren daartoe niet verplicht. Hij maakt zich zorgen over het niet-beheer van de tunnels dat blijkt uit de werkzaamheden van de bijzondere commissie, alsook over de problemen met de communicatie van informatie tussen de opeenvolgende directeurs-generaal van Mobiel Brussel. Gelet op het feit dat de heer Jean-Claude Moureau een positieve balans van zijn actie aan het hoofd van dit bestuur voorlegt, veronderstelt het parlementslid dus dat de verantwoordelijkheid voor de huidige problemen bij de regering berust. Zo heeft hij vragen bij het gebrek aan opvolging van het *masterplan* alsook van de audit van PwC door de politieke wereld of nog bij de keuze om geen extra ingenieurs aan te werven.

Het parlementslid geeft toe dat de verslechterde toestand van de tunnels gelukkig niet tot doden geleid heeft, maar de sluiting ervan betekent wel het doodvonnis voor de lokale handel.

De spreker betreurt dat de parlementsliden nu geen enkele informatie hebben over de werken die in de Stefaniatunnel uitgevoerd zullen worden, noch over de aard ervan (er is sprake van de bouw van een « *box in the box* » om het verkeer gedurende de werken te herstellen) noch over de agenda. De spreker vraagt aan de heer Christian Debuyscher of de voorgestelde oplossing – « *box in the box* » – realistisch is.

Het parlementslid poneert overigens dat het repertoire door het bestuur van alle stukken die binnenkomen of uitgaan het mogelijk zou moeten maken om precies te weten wie wat en wanneer ontvangen en verstuurd heeft.

De spreker zegt tot slot dat de hoorzitting met de verschillende actoren enkel zal leiden tot het naast elkaar bestaan van evenveel versies van de feiten; die feiten bewijzen zal natuurlijk vereisen dat een confrontatie in de bijzondere commissie georganiseerd wordt tussen de direc-

cesseurs et les ministres successivement chargés des Travaux publics.

Mme Els Ampe désire que la clarté soit faite sur les circonstances ayant mené à la situation actuelle car, s'il est vrai qu'on ne déplore aucune victime physique, l'état de sept des trente tunnels bruxellois est préoccupant et la fermeture du tunnel Stéphanie met à mal la tranquillité de certains quartiers d'Ixelles et la prospérité du secteur HoReCa dans le centre de Bruxelles.

La députée note qu'entre 1999 et 2003, de nombreuses inspections ont été réalisées dans l'ensemble des tunnels et voudrait savoir pourquoi ces contrôles ont été abandonnés après 2003, à l'exception d'inspections en 2010 et en 2014 dans les tunnels Pachéco, Woluwe et Léopold II. L'oratrice souhaite en outre que les rapports des inspections réalisées entre 1999 et 2003 soient versés aux travaux de la commission spéciale, en vue de déterminer quels problèmes y étaient constatés.

Entre 2003 et aujourd'hui, très peu de travaux ont été réalisés, touchant aux structures en béton et aux couches d'étanchéité, par rapport à la période antérieure. L'oratrice s'interroge sur les raisons de cette quasi absence d'investissement, pendant quelque douze années, dans de tels travaux d'entretien. On ne trouve trace, entre 2003 et 2010, que d'« interventions locales » non précisées. Cette période est donc marquée par un déficit tant en termes d'inspections qu'en termes de travaux de gros entretien.

Le *masterplan* de 2013 ne fait pas davantage référence à des travaux relatifs aux structures en béton ou aux couches d'étanchéité. Il y est surtout question de signalisation et de prévention des incendies. La députée s'interroge dès lors sur ce silence autour des questions de stabilité : un autre *masterplan* (ou des rapports individuels pour chaque tunnel), spécifique à ces aspects, était-il projeté ?

La députée se demande si l'administration a soumis des propositions budgétées aux ministres successifs et souhaite, si de tels documents existent, qu'ils soient communiqués à la commission spéciale, de même que la date de leur soumission au ministre de tutelle.

En ce qui concerne la composition du personnel de Bruxelles Mobilité, et le manque allégué d'ingénieurs spécialisés dans la question des tunnels, l'oratrice souhaiterait prendre connaissance de l'évolution de l'organigramme de cette administration, par exemple en comparant les situations en 1999, en 2004, en 2009 et en 2015. Il serait indiqué qu'y soient reprises les qualifications et les missions des membres du personnel. Ces données permettraient de vérifier si les demandes de l'administration tendant à l'engagement d'ingénieurs spécialisés en matière de stabilité des tunnels ont ou non été entendues.

teur-generaal van Brussel Mobiel, zijn twee voorgangers en de ministers die opeenvolgend bevoegd waren voor Openbare Werken.

Mevrouw Els Ampe wenst dat duidelijkheid geschapen wordt over de omstandigheden die tot de huidige toestand geleid hebben, want het is natuurlijk wel zo dat er geen enkel slachtoffer gevallen is, maar de toestand van zeven van de dertig Brusselse tunnels is zorgwekkend. De sluiting van de Stefaniatunnel bedreigt de rust van bepaalde wijken in Elsene en de bloei van de horeca in het centrum van Brussel.

Het parlementslid stelt vast dat tussen 1999 en 2003 veel inspecties uitgevoerd zijn in alle tunnels en vraagt waarom deze controles stopgezet zijn na 2003, met uitzondering van de inspecties in 2010 en 2014 in de Pacheco-, Woluwe- en Leopold II-tunnels. De sprekerster vraagt bovendien om de verslagen van de inspecties tussen 1999 en 2003. Die moeten bij de werkzaamheden van de bijzondere commissie gevoegd worden om te bepalen welke problemen toen vastgesteld zijn.

Tussen 2003 en vandaag zijn er zeer weinig werken uitgevoerd aan de betonnen structuren en de waterdichte lagen in vergelijking met de voorgaande periode. De sprekerster vraagt waarom er bijna niet geïnvesteerd is gedurende ongeveer twaalf jaar in dergelijke onderhoudswerken. Tussen 2003 en 2010 vindt men enkel sporen van niet-gepreciseerde lokale interventies. Deze periode wordt dus gekenmerkt door een gebrek aan inspecties en door een gebrek aan grote onderhoudswerken.

Het *masterplan* van 2013 verwijst ook niet in grotere mate naar werken aan de betonnen structuren of de waterdichte lagen. Er wordt vooral gesproken over signalisatie en brandpreventie. Het parlementslid heeft dus vragen bij dit stilzwijgen rond stabiliteitskwesaties : werd er gedacht aan een ander *masterplan* (of individuele verslagen voor elke tunnel), die specifiek deze aspecten zou behandelen ?

Het parlementslid vraagt of het bestuur gebudgetteerde voorstellen gedaan heeft aan de opeenvolgende ministers en vraagt, indien dergelijke documenten zouden bestaan, dat die voorgelegd worden aan de bijzondere commissie, net als de datum waarop die voorgelegd zijn aan de minister die toezicht uitoefent.

Wat de personeelsformatie van Mobiel Brussel betreft en het aangevoerde gebrek aan gespecialiseerde ingenieurs voor de tunnels, zou het parlementslid kennis willen krijgen van de evolutie van het organogram van dit bestuur, bijvoorbeeld een vergelijking van de toestanden in 1999, 2004, 2009 en 2015. Het zou aangewezen zijn om daarin de kwalificaties en opdrachten van de personeelsleden op te nemen. Deze gegevens zouden het mogelijk maken om te controleren of de vragen van het bestuur om gespecialiseerde ingenieurs inzake stabiliteit van de tunnels aan te werven, al dan niet ingewilligd zijn.

La députée craint que les nombreux documents reçus par la commission spéciale qui concernent la détection des incendies et la signalisation routière ne la détournent de son objet véritable, à savoir les problèmes de stabilité que connaissent certains tunnels bruxellois.

Enfin, l'oratrice demande que la liste des interventions réalisées dans les tunnels soit complétée par les budgets y afférents. En effet, les éléments d'information budgétaire présentés à la commission spéciale reprennent des montants globaux qui incluent les dépenses consacrées à la prévention des incendies et à la signalisation; or, la députée voudrait connaître les sommes allouées aux travaux portant sur les structures en béton et sur les couches d'étanchéité.

M. Emmanuel De Bock, après avoir remercié M. Jean-Claude Moureau pour sa sincérité et la qualité de son exposé, rappelle que, selon M. Jean-Paul Gailly, les tunnels occupent actuellement quatorze personnes sur un total d'environ 500 membres du personnel. Qu'en était-il sous son directorat ? Avait-il attiré l'attention des ministres compétents (ceux chargés des Travaux publics et de la Fonction publique) sur un déficit de personnel ? Ce déficit concernait-il les seules cellules chargées des tunnels ou l'ensemble des divisions de Bruxelles Mobilité ?

Le député s'interroge sur l'impact de la pollution sur l'état des tunnels : la dégradation accélérée du béton que l'on y observe est-elle en partie imputable au manque de fluidité et à la densité du trafic automobile ?

L'orateur s'étonne par ailleurs de l'état du tunnel Léopold II, pourtant construit trente ans après le tunnel Stéphanie. Que ce dernier doive subir une rénovation lourde n'a rien de surprenant : à Montréal ou à Paris, d'autres ponts ou tunnels du même âge sont fermés à la circulation et font l'objet de chantiers de grande ampleur. En ce qui concerne le tunnel Léopold II, des malfaçons sont-elles la cause des dégradations ? Certains documents laissent entendre que la couche de béton ne présenterait pas en tous points la même épaisseur.

Le député demande des précisions sur l'adéquation des contrôles effectués avant l'analyse poussée dont le tunnel Stéphanie a dernièrement fait l'objet. De simples inspections visuelles ne permettent pas de détecter les problèmes structurels ou ne le permettent que trop tard : lorsque le béton éclate en surface, c'est que le ferrailage est déjà complètement rouillé. De même, tout ce qui est dissimulé derrière des panneaux d'isolation, par exemple, échappe à ces contrôles visuels.

Comme MM. Vincent De Wolf et Boris Dillière, l'orateur se dit interpellé par le délai de quatre ans entre la réception du *masterplan* et les analyses dont il présente les résultats. S'agit-il d'une durée normale ? Le député comprend que ces analyses aient eu pour objet principal la prévention

Het parlementslid vreest dat de talrijke documenten die de bijzondere commissie ontvangt met betrekking tot de detectie van brand en de verkeerssignalisatie haar zullen afleiden van het oorspronkelijke doel, te weten de stabiliteitsproblemen in bepaalde Brusselse tunnels.

De sprekerster vraagt tot slot dat de lijst met interventies in de tunnels aangevuld wordt door de bijhorende budgetten. De budgettaire informatie die de bijzondere commissie krijgt, omvat immers de algemene bedragen waarin ook de uitgaven voor de brandpreventie en de signalisatie opgenomen zijn; maar het parlementslid zou de bedragen willen kennen die uitgetrokken zijn voor de werken aan de betonstructuren en de waterdichtingslagen.

De heer Emmanuel De Bock bedankt de heer Jean-Claude Moureau voor zijn eerlijkheid en de kwaliteit van zijn uiteenzetting en herinnert eraan dat volgens de heer Jean-Paul Gailly de tunnels thans veertien personen bezighouden op een totaal van ongeveer 500 personeelsleden. Hoe was de situatie onder zijn periode als directeur ? Heeft hij de aandacht van de bevoegde ministers (Openbare Werken en Openbaar Ambt) gevestigd op een personeelstekort ? Was dit tekort alleen bestaande bij de cellen belast met de tunnels of ook bij het geheel van de afdelingen van Mوبiel Brussel ?

Het parlementslid heeft vragen bij de impact van de verontreiniging op de toestand van de tunnels : de versnelde achteruitgang van het beton die men daar vaststelt, is die gedeeltelijk het gevolg van het niet doorstromende en drukke autoverkeer ?

De spreker verbaast zich overigens over de staat van de Leopold II-tunnel die nochtans dertig jaar na de Stefania-tunnel aangelegd is. Dat deze laatste grondig gerenoveerd moet worden is niet verrassend : in Montreal of in Parijs worden andere bruggen of tunnels van dezelfde ouderdom gesloten en maken die het voorwerp uit van grote werken. Is geknoei de oorzaak van de verslechterde staat van de Leopold II-tunnel ? Sommige documenten laten verstaan dat de betonlaag niet op alle punten even dik zou zijn.

Het parlementslid vraagt meer informatie over de kwaliteit van de controles die uitgevoerd zijn vóór de grondige analyse waarvan de Stefaniatunnel onlangs het voorwerp heeft uitgemaakt. Gewone visuele inspecties brengen geen structurele problemen aan het licht, of in ieder geval te laat : wanneer het beton aan de buitenkant versplintert, is dat omdat het ijzerwerk al helemaal verroest is. Al wat verstopt zit achter isolatiepanelen ontsnapt bijvoorbeeld aan visuele controles.

Net zoals de heren Vincent De Wolf en Boris Dillière zegt de spreker met verstomming geslagen te zijn door de termijn van vier jaar tussen de ontvangst van het *masterplan* en de analyses met de resultaten. Is dat een normale duur ? Het parlementslid begrijpt dat deze analyses als

des incendies, vu le contexte de l'époque, marqué par les incendies dans le tunnel du Mont-Blanc ou ailleurs, qui ont fait des centaines de victimes. Il s'imposait d'éviter que Bruxelles ne connût pareille catastrophe. Néanmoins, le rapport reçu en 2013 est, comme l'a confirmé M. Jean-Paul Gailly, totalement dépassé en ce qu'il ne répond pas aux questions que pose aujourd'hui la stabilité des tunnels. Il faudrait en fait procéder à un nouvel audit de l'ensemble des tunnels, sous l'angle de leur stabilité. Il serait de mauvaise gestion d'investir l'argent public dans la mise en œuvre de recommandations présentant dix ans de retard par rapport à la réalité de la situation. Quant aux montants prévus, ils sont également dépassés : il est question dans ces rapports de 360 millions d'euros; on parle aujourd'hui d'un milliard d'euros. Le Gouvernement ne saurait décider d'un plan d'investissement à long terme sur la base d'informations obsolètes.

Le député souhaiterait également des éclaircissements sur les relations entre l'exécutif et l'administration : comment cela se passe-t-il concrètement, lorsque l'administration estime avoir besoin de moyens humains ou financiers supplémentaires ? Et qu'en est-il lorsque ces moyens lui sont refusés ?

L'orateur conclut en exprimant son intérêt pour les rapports de SPMT-ARISTA et de PwC dont d'autres orateurs ont fait mention.

M. Ridouane Chahid rappelle que, selon M Vincent Thibert, un rapport évoquait dès 2002 un risque grave à propos du tunnel Stéphanie. Ce rapport existe-t-il et, dans l'affirmative, à quelles mesures a-t-il donné lieu ?

En 1999-2000, M. Jean-Claude Moureau soutient avoir averti son Ministre de tutelle du vieillissement des effectifs de Bruxelles Mobilité. Cet avertissement quant à une évolution préoccupante de la pyramide des âges au sein de l'administration a-t-il été suivi d'effets ?

M. Jean-Paul Gailly, lors de son audition, a avancé disposer dans les cabinets ministériels de relais, certains membres de son administration y étant détachés. Le député se demande si M. Jean-Claude Moureau disposait de tels relais, à même d'assurer que les messages qu'il adressait à l'exécutif soient effectivement entendus.

En ce qui concerne le *masterplan*, le député partage l'étonnement de ses collègues quant à la durée de rédaction du rapport de synthèse. Des rapports intermédiaires ont-ils été produits au cours de cette période de près de quatre ans ?

Quant à la différence constatée par M. Vincent De Wolf, pour la période 2010-2013, entre les crédits d'engagement et les crédits de liquidation, l'orateur se demande si elle

belangrijkste voorwerp de brandpreventie gehad hebben, gelet op de context van toen, toen er brand geweest is in de Mont-Blanc-tunnel of elders. Daar zijn honderden doden gevallen. Men wou voorkomen dat Brussel een soortgelijke catastrofe zou meemaken. Maar het verslag dat in 2013 ontvangen is, is zoals de heer Jean-Paul Gailly bevestigt heeft, volledig verouderd omdat het geen antwoorden geeft op de vragen rond de stabiliteit van de tunnels. Men zou in feite een nieuwe audit van alle tunnels moeten maken vanuit de invalshoek van de stabiliteit. Het zou getuigen van slecht beheer om overheidsgeld te steken in de uitvoering van aanbevelingen die tien jaar achterop lopen in vergelijking met de realiteit van de toestand. De uitgetrokken middelen zijn ook voorbij gestreefd. In deze verslagen wordt gesproken over 360 miljoen euro; vandaag heeft het men over 1 miljard euro. De regering kan geen beslissingen nemen over een langetermijninvesteringsplan op grond van verouderde informatie.

Het parlementslid wil ook meer details over de relaties tussen de Executieve en het bestuur : hoe verloopt dat concreet, bijvoorbeeld wanneer het bestuur meent dat het nood heeft aan bijkomende menselijke en financiële middelen ? Wat gebeurt er wanneer die middelen geweigerd worden ?

De spreker betoont tot slot zijn interesse voor de verslagen van SPMT-ARISTA en PwC waarover andere sprekers het gehad hebben.

De heer Ridouane Chahid herinnert eraan dat volgens de heer Vincent Thibert reeds in 2002 in een rapport sprake was van een ernstig risico in de Stefaniatunnel. Bestaat dit rapport en zo ja, tot welke maatregelen heeft dit geleid ?

De heer Jean-Claude Moureau zegt dat hij in 1999-2000 zijn toezichthoudende minister op de hoogte gebracht heeft van de veroudering van het personeel van Mوبiel Brussel. Is deze waarschuwing voor een zorgwekkende evolutie van de leeftijdsopbouw in het bestuur opgevolgd ?

De heer Jean-Paul Gailly heeft tijdens de hoorzitting beweerd dat hij in de ministeriële kabinetten over aanspreekpunten beschikt aangezien sommige leden van zijn bestuur daar gedetacheerd werden. Het parlementslid vraagt of de heer Jean-Claude Moureau over dergelijke aanspreekpunten beschikte om er zich van te vergewissen dat de boodschappen die hij aan de Executieve bezorgde werkelijk gehoord werden.

Wat het *masterplan* betreft, is de volksvertegenwoordiger even verbaasd als zijn collega's als hij hoort hoelang het geduurd heeft om het syntheserapport op te stellen. Zijn er tussentijdse verslagen opgesteld tijdens deze periode van bijna vier jaar ?

Wat het verschil betreft tussen de vastleggingskredieten en de vereffeningskredieten voor de periode 2010-2013 zoals de heer Vincent De Wolf vastgesteld heeft, vraagt de

résulte d'une incapacité de l'administration à épuiser ces budgets, notamment en raison d'un manque de personnel, ou si elle est le fruit d'une volonté politique.

M. Jef Van Damme demande aux personnes auditionnées, en leur qualité d'experts, si elles jugent que les problèmes actuels des tunnels sont imputables à des fautes commises au moment de leur construction.

*
* *

M. Jean-Claude Moureau commence par préciser que ses réponses seront fondées sur ses souvenirs et qu'il ne faut dès lors pas attendre de lui des données chiffrées : de telles informations figurent dans les dossiers, auxquels il n'a plus accès depuis son départ à la retraite. Il n'est d'ailleurs pas exclu que certains documents se soient entre-temps perdus, par exemple à l'occasion de déménagements.

L'orateur poursuit en écartant une série de questions auxquelles il s'estime incapable de répondre. Ainsi, il n'est pas en mesure de dire si Mme Brigitte Grouwels avait ou non communiqué le *masterplan* aux autres cabinets ministériels et n'entend pas davantage s'exprimer sur des événements survenus après qu'il a quitté ses fonctions.

M. Moureau énonce que la direction gestion et entretien des voiries avait à sa tête M. Éric Ghislain, un ingénieur issu des Travaux publics, avec lequel il entretenait d'excellents rapports.

L'orateur explique qu'il jouait, en tant que directeur général de Bruxelles Mobilité, le rôle d'un chef d'orchestre dont chaque ingénieur-musicien était à même de jouer seul sa partie; lui veillait à éviter toute cacophonie. Il ne surveillait pas le détail du travail de chacun mais coordonnait leur action pour aboutir à un résultat harmonieux.

L'interlocuteur tient par ailleurs à souligner que, ne venant pas des Travaux publics mais bien de la Santé publique, il n'a jamais bénéficié d'une prime « béton » et ajoute que les ingénieurs qui la touchaient étaient surtout motivés par l'amour de leur métier, plutôt que par la perspective d'empocher cette prime.

M. Christian Debuyscher ajoute que, sans une telle prime, l'administration n'aurait pas pu s'adjoindre les services de ces ingénieurs, le secteur privé leur offrant des salaires de 30 % supérieurs. De plus, leur fierté consistait à réaliser des ouvrages d'art aussi économes en béton que possible; plusieurs des ponts réalisés à cette époque ont d'ailleurs été couronnés de prix internationaux.

spreker zich af of zulks het resultaat is van de onmacht van het bestuur om zijn middelen op te gebruiken, onder andere als gevolg van een personeelstekort, ofwel of dit het resultaat is van een politiek plan.

De heer Jef Van Damme vraagt aan de gehoorde personen of zij als deskundigen menen dat de huidige problemen in de tunnels het gevolg zijn van fouten die begaan zijn op het moment van de aanleg.

*
* *

De heer Jean-Claude Moureau preciseert eerst dat zijn antwoorden gebaseerd zullen zijn op wat hij zich nog kan herinneren en dat men van hem dus geen cijfers moet verwachten : die informatie staat in de dossiers, waartoe hij geen toegang meer heeft sinds zijn pensionering. Het is trouwens niet uitgesloten dat bepaalde documenten intussen verloren zijn gegaan, bijvoorbeeld bij verhuizingen.

Vervolgens schuift de spreker een reeks vragen ter zijde waarop hij zich niet in staat acht om te antwoorden. Zo kan hij niet meer zeggen of mevrouw Brigitte Grouwels het *masterplan* al dan niet heeft bezorgd aan de overige ministeriële kabinetten. Hij is niet van plan om zich uit te laten over gebeurtenissen die zich na zijn pensionering hebben voorgedaan.

De heer Moureau deelt mee dat de directie beheer en onderhoud van de wegen geleid werd door de heer Eric Ghislain, een ingenieur afkomstig van Openbare Werken, met wie hij een uitstekende verstandhouding had.

De spreker legt uit dat hij als directeur-generaal van Mobiel Brussel de rol van een orkestleider speelde waarbij elke ingenieur-muzikant in staat was om zijn stuk alleen te spelen. Hij zag erop toe dat het niet in een kakofonie ontaardde. Hij controleerde het werk van eenieder niet in detail, maar coördineerde hun werk om tot een harmonieus resultaat te komen.

Voorts benadrukt de spreker dat hij niet afkomstig is van Openbare Werken, maar van Volksgezondheid en nooit een « betonpremie » heeft gekregen en hij voegt eraan toe dat de ingenieurs die de betonpremie kregen, vooral gemotiveerd waren door hun liefde voor hun beroep en niet zozeer door het vooruitzicht om die premie op zak te steken.

De heer Christian Debuyscher voegt eraan toe dat het bestuur zonder een dergelijke premie geen beroep had kunnen doen op de diensten van die ingenieurs, aangezien de privésector ze 30 % meer betaalde. Bovendien waren ze er trots op dat ze kunstwerken met zo weinig mogelijk beton konden realiseren. Verschillende bruggen die destijds werden gebouwd, hebben trouwens internationale prijzen gekregen.

À propos des ponts justement, M. Jean-Claude Moureau craint que leur état ne soit pas meilleur que celui des tunnels, malgré ses nombreux avertissements en ce sens. L'ancien directeur général était parvenu à engager une docteure ingénieure spécialiste en la matière mais elle avait quitté l'administration bruxelloise pour la Région wallonne qui, elle, lui offrait une nomination à titre définitif.

Ses demandes en termes de personnel sont par ailleurs restées lettre morte : bien qu'en 2003, M. Moureau ait demandé trois ingénieurs et deux techniciens-contrôleurs de travaux supplémentaires pour renforcer la cellule « tunnels », la composition de celle-ci demeure à ce jour inchangée.

Mme Céline Delforge précise sa demande : quel niveau de priorité occupait l'engagement d'ingénieurs supplémentaires au sein de l'ensemble des demandes d'engagement de personnel adressées par Bruxelles Mobilité au pouvoir politique ?

M. Jean-Claude Moureau répond que la priorité allait au remplacement des départs naturels. Il explicite la procédure de demande de moyens humains : le directeur général introduit sa demande auprès du secrétaire général ou du conseil de direction; à ce niveau, une sorte de « comité de la hache » opère un premier arbitrage – il s'agit de restreindre la demande en fonction des moyens financiers dont on sait que le ministre de la Fonction publique est disposé à les allouer. Lorsque les membres du conseil de direction, qui viennent chacun avec leurs propres demandes en termes de personnel, ne parviennent pas à un accord, le secrétaire général tranche. Les demandes validées par le conseil de direction sont transmises au ministre fonctionnellement compétent (qui, en général, appuie ces demandes) et au ministre de la Fonction publique.

L'orateur revient sur la transmission de l'information au moment de son départ en retraite. Lors de ce départ, en mai 2013, le secrétaire général actuel, M. Christian Lamouline, occupait ses fonctions depuis un an environ. Il avait, dès l'entame de son mandat, rencontré les différents directeurs généraux. Les contacts ont été permanents pendant l'année qui a suivi, le secrétaire général recevant notamment les demandes de personnel transmises par l'orateur et l'information quant à l'état et à la localisation des dossiers. M. Moureau ignore tout de la manière dont les choses se sont passées au moment de la prise de fonctions de M. Jean-Paul Gailly mais affirme que celui-ci a forcément eu accès à l'ensemble des documents conservés par l'administration.

Pour ce qui est du *masterplan*, ce document a suivi la voie administrative normale, autant que l'orateur se souvient : ce sont des centaines de documents qui étaient

Wat precies de bruggen betreft, vreest de heer Jean-Claude Moureau dat ze er niet beter aan toe zijn dan de tunnels, ondanks zijn grote aantal waarschuwingen op dat vlak. De voormalige directeur-generaal was erin geslaagd een doctor-ingenieur die op dat gebied gespecialiseerd was, in dienst te nemen maar ze had een Brussels bestuur verlaten voor het Waals bestuur dat haar een vaste benoeming aanbood.

Zijn verzoeken om extra personeel zijn voorts een dode letter gebleven : hoewel de heer Moureau in 2003 om drie extra ingenieurs en twee technici-contrôleurs van de werken had gevraagd om de cel « tunnels » te versterken, blijft de samenstelling ervan tot vandaag ongewijzigd.

Mevrouw Céline Delforge preciseert haar vraag : wat was de prioriteit van de aanwerving van extra ingenieurs in het totale aantal aanvragen om personeel die Mobiel Brussel tot de overheid heeft gericht ?

De heer Jean-Claude Moureau antwoordt dat de vervanging van de natuurlijke vertrekken de prioriteit was. Hij verduidelijkt de procedure voor het aanvragen van personele middelen : de directeur-generaal dient zijn aanvraag in bij de secretaris-generaal of de directieraad. Op dat niveau maakt een soort van « hakbijlcomité » een eerste keuze : het gaat erom de vraag te beperken volgens de financiële middelen waarvan men weet dat de minister van Openbaar Ambt bereid is ze toe te kennen. Wanneer de leden van de directieraad, die elkeen met hun eigen vragen om personeel komen, niet tot een akkoord komen, beslist de secretaris-generaal. De door de directieraad goedgekeurde aanvragen worden doorgegeven aan de functioneel bevoegde minister (die doorgaans de aanvragen steunt) en aan de minister van Openbaar Ambt.

De spreker komt terug op de opdracht van informatie op het moment van zijn pensionering. Bij dat vertrek, in mei 2013, was de huidige secretaris-generaal, de heer Christian Lamouline, ongeveer een jaar in functie. Bij het begin van zijn mandaat had hij de verschillende directeurs-generaal ontmoet. In het daaropvolgende jaar waren er voortdurend contacten, aangezien de secretaris-generaal de aanvragen om personeel ontving die waren doorgegeven door de spreker, alsook informatie over de staat en de lokalisatie van de dossiers. De heer Moureau weet helemaal niets van de manier waarop de zaken zijn verlopen toen de heer Jean-Paul Gailly in dienst is getreden, maar hij bevestigt dat deze laatste noodzakelijkerwijze toegang heeft gehad tot alle documenten die door het bestuur waren bewaard.

Het *masterplan* heeft de normale administratieve weg gevolgd, voor zover de spreker zich dat herinnert : het gaat om honderden documenten die elke maand aan de kabinet-

transmis chaque mois aux cabinets. De toute façon, la Ministre a reconnu avoir reçu le *masterplan*.

*
* *

M. Vincent De Wolf demande si la pratique normale, lorsqu'une demande relative à des travaux lourds est communiquée au ministre, n'est pas que ce dernier le mette à l'ordre du jour d'une réunion intercabinet.

M. Jean-Claude Moureau imagine qu'il s'agit effectivement de la pratique normale mais ignore si le *masterplan* a fait l'objet d'un intercabinet.

M. Vincent De Wolf interroge l'orateur sur les attitudes respectives des Gouvernements successifs.

M. Jean-Claude Moureau refuse de porter un jugement sur l'attitude des ministres à son égard.

L'orateur précise par ailleurs que c'est lui qui, en mars 2013, a transmis à la Ministre le *masterplan*, qu'il avait reçu du responsable de la direction gestion et entretien des voiries, M. Éric Ghislain.

M. Philippe Rombouts explique avoir été un de ces « ingénieurs-bétonneurs » qui ont travaillé aux tunnels bruxellois du temps de l'État unitaire. Lors de la régionalisation, le Ministre des Travaux publics, M. Jean-Louis Thys, l'a invité à rejoindre son cabinet, en vue de finaliser les aménagements de surface du tunnel Léopold II. Par la suite, il a pris la direction du service gestion et entretien des voiries.

Les ouvrages d'art bruxellois faisaient l'objet d'un contrôle triennal réalisé par Via Control en collaboration avec le laboratoire Orex. Les rapports d'inspection étaient reliés sous la forme d'une brochure accessible à tous.

Lorsque ces contrôles révélaient des défaillances, celles-ci étaient corrigées : ainsi d'un caniveau du tunnel Reyers dont le béton, endommagé par la concentration d'air vicié dans ce caniveau, fut entièrement remplacé; le tunnel Stéphanie fit également l'objet d'interventions ponctuelles.

Tous les acteurs, au moment de la régionalisation, ont été interpellés par l'insuffisance des crédits d'entretien transférés, eu égard au nombre d'ouvrages d'art présents sur le territoire régional. Cette insuffisance était palliée en puisant dans les crédits d'investissement.

M. Christian Debuyscher précise que les ponts Clesse et Demeer sont gérés par Bruxelles Environnement, pas par Bruxelles Mobilité.

ten werden bezorgd. De minister heeft in ieder geval toegegeven dat ze het *masterplan* ontvangen heeft.

*
* *

De heer Vincent De Wolf vraagt of de normale procedure er niet in bestaat dat, wanneer er een aanvraag om zware werken wordt gedaan aan de minister, deze laatste die op de agenda van interkabinettenvergadering plaatst.

De heer Jean-Claude Moureau stelt zich voor dat dat inderdaad de normale praktijk is, maar hij weet niet of het *masterplan* op een interkabinettenvergadering werd behandeld.

De heer Vincent De Wolf vraagt de spreker naar de respectieve standpunten van de opeenvolgende regeringen.

De heer Jean-Claude Moureau weigert een oordeel te vellen over het standpunt van de ministers over hem.

Voorts preciseerd de spreker dat hij in maart 2013 het *masterplan* heeft bezorgd aan de minister, dat hij had gekregen van de verantwoordelijke ambtenaar van de directie beheer en onderhoud van de wegen, de heer Eric Ghislain.

De heer Philippe Rombouts verklaart dat hij één van die « ingenieurs-betonneurs » was, die gewerkt hebben aan de Brusselse tunnels ten tijde van de unitaire Staat. Bij de regionalisering had de minister van Openbare Werken, de heer Jean-Louis Thys, hem gevraagd om voor zijn kabinet te komen werken om de laatste hand te leggen aan de bovengrondse aanpassingen van de Leopold II-tunnel. Vervolgens heeft hij de leiding van de dienst beheer en onderhoud van de werken op zich genomen.

De Brusselse kunstwerken werden om de drie jaar gecontroleerd door Via Control in samenwerking met het laboratorium Orex. De inspectierapporten werden samengebundeld in de vorm van een brochure die voor iedereen toegankelijk was.

Wanneer die controles defecten aan het licht brachten, werden die hersteld : een afvoergoot van de Reyerstunnel waarvan het beton beschadigd was door de concentratie van verontreinigde lucht, werd volledig vervangen. In de Stefaniatunnel werden eveneens specifieke herstellingen uitgevoerd.

Al die actoren werden ten tijde van de regionalisering gefrappeerd door de ontoereikendheid van de overgedragen onderhoudskredieten, gelet op het aantal kunstwerken op het gewestelijk grondgebied. Dat tekort werd gecompenseerd door te putten uit de investeringskredieten.

De heer Christian Debuyscher preciseerd dat de Clesse en Demeerbrug beheerd worden door Leefmilieu Brussel en niet door Mobiel Brussel.

L'interlocuteur poursuit en comparant la structure d'un tunnel à celle d'un pont beaucoup plus large que long : la couverture d'un tunnel ne dépasse guère les quinze mètres. De plus, cette couverture ne doit en général pas supporter de charge lourde et, souvent, uniquement des charges fixes (remblais, etc.) – c'est-à-dire de faibles sollicitations. En revanche, l'étanchéité pose de tout autres difficultés : en effet, la meilleure chape d'étanchéité ne peut excéder vingt ans, dans la mesure où les catalyseurs qui aident à la fabriquer se libèrent avec le temps et contribuent à détruire ce qu'ils avaient aidé à fabriquer.

En ce qui concerne les demandes de personnel, l'orateur souhaitait créer au sein de Bruxelles Mobilité une équipe chargée des inspections d'ouvrages d'art, sous-traitées à Via Control puis à la Région wallonne, et avait remis une proposition reprenant le nombre d'agents nécessaires et les coûts y afférents.

L'orateur estime par ailleurs que les demandes de l'administration et du ministre de la Fonction publique auraient bien plus de poids si, comme cela se pratique dans le secteur privé, l'on disposait d'une évaluation précise de la productivité de chaque poste : dans les entreprises où l'on sait exactement combien de lignes de code peuvent être introduites chaque jour par un programmeur ou combien de ponts peuvent être calculés chaque mois par un ingénieur, on n'a jamais ni trop ni trop peu de personnel.

L'interlocuteur ajoute qu'il ne voulait pas attaquer M. De Lille personnellement mais entendait faire un petit trait d'humour.

M. Debuyscher précise encore que les nettoyages nocturnes à haute pression ne concernent que les murs des tunnels, jamais les plafonds (où circulent des lignes à haute tension) ni les sols. C'est un métier difficile.

Par ailleurs, une particularité de la Région bruxelloise est la proximité entre l'administration et les pouvoirs publics : lorsqu'il travaillait à l'État, l'orateur ne voyait jamais son ministre de tutelle; à la Région, il ne se passait pas un mois sans qu'il ne le vit. Par ailleurs, les travaux d'infrastructure y sont soumis à une critique bien plus vive qu'ailleurs en Belgique, vu la multiplicité de bureaux d'études, d'experts, etc. présents sur le territoire régional.

La disparition des plans s'explique quant à elle en partie par l'inondation dont ont été victimes les archives où étaient conservés certains d'entre eux, par les mauvaises conditions de conservation de certains autres (dans des piles de ponts mal entretenues, humides ou infestées de rongeurs) ou encore par les trois ou quatre déménagements de Bruxelles Mobilité.

Enfin, les inspections réalisées entre 2000 et 2003 l'étaient par le Bureau des ponts de Liège qui, toutefois, rechignait à produire des rapports d'inspections, les pro-

Vervolgens vergelijkt de spreker de structuur van een tunnel met die van een brug die veel breder dan lang is : de bedekking van een tunnel is amper groter dan vijftien meter. Bovendien hoeft die bedekking doorgaans geen zware last te dragen en vaak enkel vaste lasten (ophogingswerken enz.) – met andere woorden lage belastingen. De waterdichtheid doet daarentegen heel andere problemen rijzen : de beste waterdichte laag heeft immers een levensduur van maximum twintig jaar, in zoverre de katalysatoren die daarbij gebruikt worden, mettertijd vrijkomen en bijdragen tot de vernietiging van wat ze mee gefabriceerd hadden.

Wat de verzoeken om extra personeel betreft, wenst de spreker binnen Mobiel Brussel een team op te richten dat belast zou worden met de inspecties van de kunstwerken die uitbesteed werden aan Via Control en vervolgens aan het Waals Gewest. Hij had een voorstel met het noodzakelijke aantal personeelsleden en de desbetreffende kosten ingediend.

Voorts is de spreker van oordeel dat de vragen van het bestuur en minister van Openbaar Ambt meer gewicht in de weegschaal zouden hebben gelegd als men, zoals in de privésector gebeurt, beschikte over een nauwkeurige evaluatie van de productiviteit van elke post : in de ondernemingen waar men precies weet hoeveel codeerlijnen een programmeur elke dag kan inputten of hoeveel bruggen elke maand kunnen worden berekend door een ingenieur heeft men nooit te veel of te weinig personeel.

De spreker voegt eraan toe dat hij de heer De Lille niet persoonlijk wou aanvallen, maar enkel een grappige noot wou plaatsen.

De heer Debuyscher preciseert nog dat enkel de muren van de tunnels 's nachts met hoge druk worden gereinigd, maar nooit de plafonds (waar hoogspanningslijnen hangen) noch de bodems. Het is een moeilijke taak.

Voorts is een specifiek kenmerk van het Brussels Gewest de korte afstand tussen het bestuur en de overheden : toen hij voor de federale Staat werkte, zag de spreker zijn toezichthoudende minister nooit. Bij het Gewest zag hij die elke maand. Voorts worden de infrastructuurwerken kritischer benaderd dan elders in België, gelet op het grote aantal studie bureaus, deskundigen enz. op het gewestelijk grondgebied.

Dat de plannen verdwenen zijn wordt gedeeltelijk verklaard door de overstroming in de archieven waar sommige plannen werden bewaard, door de slechte bewaaromstandigheden van andere archieven (in pijlers van bruggen die slecht onderhouden zijn, vochtig zijn of waar veel knaagdieren zitten) of nog door de drie of vier verhuizingen van Mobiel Brussel.

Tot slot werden de inspecties tussen 2000 en 2003 gerealiseerd door het Bureau des ponts van Luik, dat evenwel karig was met de inspectierapporten, aangezien de proble-

blèmes qu'il s'apprêtait à y signaler ayant systématiquement été corrigés entre le moment de l'inspection et celui de la rédaction du rapport.

Les contrôles usuels permettent de bien déceler les attaques à la structure provenant de l'intérieur du tunnel (comme la carbonatation) mais beaucoup moins bien les attaques extérieures. Le tunnel Léopold II, par exemple, passe sous le canal et son radier est sous pression. Des infiltrations sont inévitables et normales. À ces problèmes s'ajoute l'instabilité de la zone de roulement, ce qui justifie la priorité qu'il faut accorder à ce tunnel.

Mme Céline Delforge redemande si l'enveloppe d'étanchéité du tunnel Léopold II est simple ou double. Elle s'étonne par ailleurs qu'on ait pu stocker des archives dans des piles de ponts.

M. Christian Debuysscher lui répond que Bruxelles Mobilité avait alors ses locaux dans un hôtel où l'espace manquait pour accueillir ses archives, qui avaient dès lors été stockées dans les vides techniques des viaducs d'interférence.

Revenant à la question des inspections, l'orateur expose qu'entre 2003 et 2009, il n'a pas été possible de renouveler le contrat avec le Bureau des ponts de Liège, les grandes villes wallonnes s'estimant lésées. Il n'était plus possible de faire appel à Via Control, qui avait cessé ses activités. Toutefois, des inspections régulières ont été menées entre 2003 et 2009, mais il ne s'agissait pas d'inspections de grande ampleur, systématiquement phasées comme celles du *masterplan* de 2013.

M. Jean-Claude Moureau revient sur la question du caractère « dépassé » du *masterplan*. Il lui semble évident, à la lumière des rapports plus récents, qu'il ne doit plus être appliqué tel quel : il fournit un guide, mais à lire en combinaison avec les rapports précités. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne le tunnel Stéphanie, qui est un tunnel complexe vu ses multiples ramifications. On y a d'ailleurs observé de nombreux accidents de la route.

M. Christian Debuysscher précise que le tunnel Stéphanie présente trois ou quatre structures : une partie en arc, une partie en dalle, une partie en poutres. La partie en arc a été dotée d'un faux plafond pour assurer la cohérence du courant d'air dans le tunnel.

À une question sur l'impact éventuel de l'installation d'un terminal de trams au droit du tunnel Stéphanie sur la structure de celui-ci, M. Jean-Claude Moureau répond par la négative : toute cette partie avait été remplacée peu auparavant par une structure toujours en très bon état.

men die ze wilden melden, systematisch verbeterd werden tussen het tijdstip van de inspectie en dat van de redactie van het rapport.

De gebruikelijke controles maken het mogelijk om de aantastingen van de structuur van binnenin de tunnel (zoals carbonatatie) op te sporen, maar dat is veel meer het geval voor de aantastingen van buitenaf. De Leopold II-tunnel loopt bijvoorbeeld onder het kanaal en de grondplaat staat onder druk. Infiltraties zijn onvermijdelijk en normaal. Bij die problemen komt nog de instabiliteit van het rijgdeel, wat verantwoordt dat er voorrang aan die tunnel moet worden gegeven.

Mevrouw Céline Delforge vraagt opnieuw of de Leopold II-tunnel een enkele of een dubbele waterdichte laag heeft. Voorts verbaast het haar dat men archieven in pijlers van bruggen stockeerde.

De heer Christian Debuysscher antwoordt dat Mobiel Brussel toen gehuisvest was in een herenhuis met onvoldoende ruimte voor zijn archieven, die bijgevolg moesten worden opgeslagen in de technische lege ruimten van de interferentievaducten.

De spreker komt terug op de kwestie van de inspecties en wijst erop dat het tussen 2003 en 2009 niet mogelijk was om de overeenkomsten met het Bureau des ponts van Luik te vernieuwen, aangezien de Waalse grote steden zich benadeeld voelden. Het was niet meer mogelijk om een beroep te doen op Via Control, dat zijn activiteiten had stopgezet. Er werden evenwel regelmatig inspecties uitgevoerd tussen 2003 en 2009, maar het ging niet om grootschalige inspecties die systematisch gepland waren zoals die van het *masterplan* van 2013.

De heer Jean-Claude Moureau komt terug op het feit dat het *masterplan* « achterhaald » zou zijn. In het licht van de recente rapporten lijkt het hem evident dat het in zijn huidige vorm niet meer hoeft te worden toegepast : het verstrekt een gids, maar moet worden gelezen in combinatie met de voornoemde rapporten. Dat is zeker het geval voor de Stefaniatunnel die wegens het grote aantal vertakkingen een complexe tunnel is. Er worden trouwens veel verkeersongevallen vastgesteld.

De heer Christian Debuysscher preciseert dat de Stefaniatunnel drie of vier structuren heeft : een deel in boogvorm, een deel als vloerplaat, een deel als balken. Het deel in boogvorm kreeg een vals plafond, rekening houdend met de luchtstroom in de tunnel.

Op een vraag over de eventuele impact van de aanleg van een tramhalte rechts van de Stefaniatunnel op de structuur ervan antwoordt de heer Jean-Claude Moureau ontkennend : heel dat gedeelte werd iets tevoren vervangen door een structuur die nog steeds in zeer goede staat is.

M. Bruno De Lille s'interroge sur l'absence de contrôle approfondi alors que l'on savait que certains tunnels présentaient des problèmes structurels.

M. Christian Debuysscher lui répond que Bruxelles Mobilité ne disposait pas en interne du personnel pour réaliser ces inspections, dont il faut noter qu'elles se déroulent dans des conditions difficiles : de nuit, dans des lieux noirs de saleté.

M. Marc Loewenstein demande si la transmission du *masterplan* au cabinet a été suivie d'instructions à l'administration, lorsque M. Jean-Claude Moureau la dirigeait encore.

M. Jean-Claude Moureau répond qu'il y a nécessairement eu un dialogue continu entre l'administration et le cabinet, vu que les différentes phases du *masterplan* se sont poursuivies, et ce, même après son départ.

Mme Céline Delforge réitère sa question relative à l'enveloppe d'étanchéité du tunnel Léopold II : est-elle simple ou double et était-ce ce qui était prévu au départ ?

M. Jean-Claude Moureau précise que la dalle de roulement n'est pas dotée d'une chape d'étanchéité et présente deux types de revêtements : de la place de l'Yser au Canal, un revêtement asphalté et, au-delà, un revêtement en béton fait de plaques posées sur des « coquilles d'œufs » permettant l'évacuation des eaux d'infiltration. En surface, il y a une membrane d'étanchéité protégée par une chape d'étanchéité.

Mme Céline Delforge repose sa question.

M. Christian Debuysscher lui répond qu'il ne saurait être question d'une « enveloppe double » : on étanchéifie le dessus et/ou le dessous. Quant aux parois latérales, il s'agit de murs emboués, dont le mode de construction implique une irrégularité d'épaisseur incompatible avec la pose de dispositifs d'étanchéité.

M. Vincent De Wolf revient sur les mesures d'urgence préconisées par le *masterplan*, notamment le placement d'un système de détection automatique d'incidents. Des mesures en ce sens ont-elles été prises sous le directorat de M. Jean-Claude Moureau ?

Par ailleurs, l'orateur constate qu'au cours des sept dernières années, ce sont globalement 7 à 20 millions d'euros qui n'ont pas été dépensés pour les infrastructures. Pourquoi ces budgets n'ont-ils pas été consommés ?

M. Jean-Claude Moureau ne se souvient pas de ce qui aurait été fait en termes de détection automatique d'incidents.

De heer Bruno De Lille heeft vragen over het gebrek aan een grondige controle, hoewel men weet dat bepaalde tunnels structurele problemen vertonen.

De heer Christian Debuysscher antwoordt dat Mobiel Brussel niet over voldoende intern personeel beschikte om die inspecties uit te voeren, die bovendien plaats hadden in moeilijke omstandigheden : 's nachts, op zeer vervuilde plaatsen.

De heer Marc Loewenstein vraagt of het bestuur, toen het nog onder leiding van de heer Jean-Claude Moureau stond, instructies heeft gekregen nadat het *masterplan* aan het kabinet werd bezorgd.

De heer Jean-Claude Moureau antwoordt dat er noodzakelijkerwijze een permanente dialoog is geweest tussen het bestuur en het kabinet, aangezien de verschillende fases van het *masterplan* werden uitgevoerd zelfs na zijn vertrek.

Mevrouw Céline Delforge herhaalt haar vraag over het waterdichte omhulsel van de Leopold II-tunnel : gaat het om een enkele of dubbele laag en was dat oorspronkelijk gepland ?

De heer Jean-Claude Moureau preciseert dat het wegdek geen waterdichte grondlaag heeft en twee soorten bekledingen heeft : van het IJzerplein tot Kanaal een geasfalteerd wegdek en verderop een betonnen wegdek dat bestaat uit platen die op « eierschalen » gelegd zijn om het infiltrerend water te evacueren. Aan de oppervlakte is er een waterdicht membraan dat beschermd wordt door een waterdichte laag.

Mevrouw Céline Delforge herhaalt haar vraag.

De heer Christian Debuysscher antwoordt dat er geen sprake zou kunnen zijn van een « dubbel omhulsel » : de bovenkant en/of de onderkant worden waterdicht gemaakt. Wat de zijwanden betreft, gaat het om bepleisterde muren, waarvan de bouwwijze een onregelmatige dikte impliceert die onverenigbaar is met het aanbrengen van waterdichte systemen.

De heer Vincent De Wolf komt terug op de door het *masterplan* aanbevolen dringende maatregelen, onder meer installatie van een automatisch systeem voor de opsporing van incidenten. Zijn er in die zin maatregelen getroffen onder de leiding van de heer Jean-Claude Moureau ?

Voorts stelt de spreker vast dat in de voorbije zeven jaar in totaal 7 tot 20 miljoen euro niet zijn uitgegeven voor de infrastructuur. Waarom werden die begrotingen niet opgebruikt ?

De heer Jean-Claude Moureau herinnert zich niet wat er zou uitgevoerd zijn op het gebied van automatische opsporing van incidenten.

En ce qui concerne les crédits, l'orateur soutient qu'il a toujours veillé à épuiser les budgets dont il disposait. La non-utilisation de certains crédits pourrait tenir aux délais d'exécution de certains marchés publics.

M. Boris Dilliès s'étonne qu'un document de l'importance du *masterplan* n'ait pas fait l'objet d'une transmission au cabinet plus formalisée que pour un document quelconque.

Le député souhaiterait également que M. Christian Debuysscher estime possible de rénover le tunnel Stéphanie tout en le rouvrant à la circulation.

M. Jean-Claude Moureau renvoie à la consultation de l'indicateur pour retrouver les dates et les modalités de transmission du *masterplan*. L'orateur insiste sur le fait qu'il était pleinement conscient de l'importance de ce document, dans la mesure où s'y trouvaient des recommandations urgentes en matière de sécurisation des tunnels, sujet auquel il a toujours accordé la plus grande importance. L'interlocuteur ne doute pas, par ailleurs, que des contacts nombreux existaient entre les membres de la cellule « tunnels » et le cabinet.

Le président propose de considérer le point de la transmission du *masterplan* comme réglé, Mme Brigitte Grouwels en ayant confirmé la réception.

M. Christian Debuysscher considère comme techniquement viable l'option de la « *box in the box* » mais souligne qu'elle réduira nécessairement le gabarit du tunnel : on passerait de 4,40 mètres à 4,10 mètres.

Quant aux délais de réouverture du tunnel et de réalisation des travaux, l'orateur explique que cela dépendra des évaluations des bureaux d'études et des budgets qui seront dégagés.

M. Jean-Claude Moureau insiste sur la difficulté de l'opération : outre la « *box* », il faudra veiller à la bonne ventilation et à la signalisation (entre autres installations complémentaires) de cette installation provisoire.

Mme Els Ampe revient sur le contenu du *masterplan* et s'étonne qu'il n'y soit nulle part question de dégradation du béton, de corrosion ou de problèmes de stabilité. Surtout, la députée ne comprend pas que le *masterplan* fasse l'objet de tant de discussions au sein de la commission spéciale, instituée en réaction à la fermeture du tunnel Stéphanie. Or, celle-ci n'était aucunement liée à des problèmes de prévention des incendies. Dans quel document est-il fait mention des problèmes de stabilité affectant les tunnels bruxellois ?

Wat de kredieten betreft, houdt de spreker vol dat hij er altijd op toegezien heeft dat de begrotingen waarover hij beschikte, werden opgebruikt. Het feit dat bepaalde kredieten niet werden opgebruikt zou kunnen te maken hebben met de uitvoeringstermijnen van bepaalde overheidsopdrachten.

Het verbaast de heer Boris Dilliès dat zo'n belangrijk document als het *masterplan* niet officieel werd bezorgd aan het kabinet dan een gewoon document.

De volksvertegenwoordiger vraagt eveneens of de heer Christian Debuysscher het mogelijk acht dat de Stefaniatunnel gerenoveerd en tegelijk voor het verkeer opengesteld wordt.

De heer Jean-Claude Moureau verwijst naar de raadpleging van de gids om de datums en de wijzen van overdracht van het *masterplan* terug te vinden. De spreker benadrukt dat hij zich ten volle bewust was van het belang van dat document, omdat er dringende aanbevelingen betreffende de beveiliging van de tunnels instonden, waaraan hij altijd het grootste belang heeft gehecht. Voorts twijfelt de spreker er niet aan dat er veel contacten waren tussen de leden van de cel « tunnels » en het kabinet.

De voorzitter stelt voor om de kwestie van de overzending van het *masterplan* als afgehandeld te beschouwen, aangezien mevrouw Brigitte Grouwels de ontvangst ervan heeft bevestigd.

De heer Christian Debuysscher beschouwt de optie van de « *box in the box* » als technisch haalbaar, maar benadrukt dat de tunnel daardoor kleiner zal worden : van 4,40 meter tot 4,10 meter.

Wat betreft de termijnen voor het heropenen van de tunnel en het uitvoeren van de werken, legt de spreker uit dat een en ander zal afhangen van de evaluaties van de studie-bureaus en de begrotingsmiddelen die zullen worden vrijgemaakt.

De heer Jean-Claude Moureau onderstreept de moeilijkheid van de ingreep : naast de « *box* » moet men zorgen voor goede ventilatie en bewegwijzering (onder meer aanvullende installaties) van die voorlopige inrichting.

Mevrouw Els Ampe komt terug op de inhoud van het *masterplan* en verwondert zich erover dat er nergens sprake is van de beschadiging van het beton, corrosie of stabiliteitsproblemen. De volksvertegenwoordigster begrijpt vooral niet dat het *masterplan* zo veel discussies uitlokt in de bijzondere commissie die werd ingesteld in reactie op de sluiting van de Stefaniatunnel. Die sluiting had evenwel niets te maken met brandpreventieproblemen. In welk document wordt gesproken van de stabiliteitsproblemen van de Brusselse tunnels ?

Par ailleurs, pour quelles raisons un terme a-t-il été mis après 2003 aux contrôles du type de ceux réalisés par Via Control et le laboratoire Orex, lesquels donnaient lieu à des travaux d'entretien des structures ?

M. Emmanuel De Bock repose sa question sur l'usure accélérée du béton et les liens éventuels entre cette dégradation prématurée et les embouteillages dans les tunnels. Dans l'affirmative, des contacts ont-ils été pris avec les ministres compétents pour tenter d'agir sur cette cause ?

M. Christian Debuyscher répond que la pollution n'est cause que de la carbonatation du béton, un phénomène qui n'en affecte que la surface et ne nécessite que des réparations mineures (une mince pellicule de béton voire une simple couche de peinture). Aussi est-il inopportun d'en informer les autorités ministérielles.

M. Emmanuel De Bock se demande si des malfaçons ont pu provoquer les problèmes actuels – après tout, certains de ces tunnels ont été construits dans l'urgence de l'organisation de l'Expo 58.

M. Philippe Rombouts explique que des contrôles réguliers du béton et de l'asphalte ont systématiquement lieu en cours de chantier. Un examen général est effectué avant la réception provisoire du chantier, laquelle ouvre le délai de garantie décennale. À cet égard, l'orateur note qu'il serait malvenu d'imiter les Pays-Bas en portant ce délai de garantie à cent ans : peu d'entreprises perdurent aussi longtemps et peu d'entreprises seraient prêtes à engager leur responsabilité pour une telle durée.

M. Christian Debuyscher précise en outre que la banque de données des ouvrages d'art reprend, outre les dimensions et les caractéristiques de l'ouvrage, l'identification du bureau d'études chargé de le vérifier et de l'entrepreneur l'ayant construit. Des problèmes récurrents affectant plusieurs ponts ont ainsi pu être retracés jusqu'à un bureau d'études particulier.

M. Ridouane Chahid demande confirmation que la non-consommation des budgets a eu pour causes un manque de personnel et des questions d'attribution de marchés publics.

M. Jean-Claude Moureau confirme que ce sont les causes les plus vraisemblables.

M. Ridouane Chahid en déduit que cette sous-utilisation des crédits disponibles ne résulte pas d'une volonté politique de diminuer les budgets.

M. Jean-Claude Moureau répète que son objectif a toujours été de faire usage de l'entièreté du budget qui lui était alloué. Il lui semble se souvenir qu'en 2010, 2011 et 2012, il avait épuisé ces crédits à l'euro près.

Waarom werd voorts na 2003 een einde gemaakt aan de controles zoals die werden uitgevoerd door Via Control en het laboratorium Orex, die leidden tot onderhoudswerken van de structuren ?

De heer Emmanuel De Bock herhaalt zijn vraag over de snelle slijtage van het beton en de eventuele verbanden tussen die vroegtijdige verslechtering en de files in de tunnels. Zo ja, zijn er contacten gelegd met de bevoegde ministers om die oorzaak te trachten aan te pakken ?

De heer Christian Debuyscher antwoordt dat de verontreiniging enkel de oorzaak is van de carbonatatie van het beton, een fenomeen dat enkel de oppervlakte aantast en slechts kleine herstellingen vereist (een dunne film beton of gewoon een verflaag). Daarom is het niet opportuun om de ministeriële autoriteiten daarvan op de hoogte te brengen.

De heer Emmanuel De Bock vraagt of de huidige problemen te wijten kunnen zijn aan knoeiwerk. Sommige van die tunnels werden immers overhaast gebouwd voor de organisatie van de Wereldtentoonstelling 58.

De heer Philippe Rombouts legt uit dat er systematische controles van het beton en het asfalt plaatshadden tijdens de werken. Er wordt een algemeen onderzoek uitgevoerd voor de voorlopige oplevering van de werken, waarna de garantietermijn van tien jaar ingaat. In dat opzicht wijst de spreker erop dat het geen goed idee zou zijn om te doen zoals Nederland en die termijn te verlengen tot honderd jaar : weinig ondernemingen bestaan zo lang en weinig ondernemingen zouden bereid zijn om zich voor zo'n lange tijdsduur aansprakelijk te stellen.

De heer Christian Debuyscher preciseert bovendien dat de gegevensbank van de kunstwerken, naast de afmetingen en kenmerken van het werk, het studiebureau vermeldt dat belast werd met de controle, alsook de aannemer die het gebouwd heeft. Op die manier konden recurrende problemen met verschillende bruggen worden teruggebracht naar een bepaald studiebureau.

De heer Ridouane Chahid vraagt bevestiging van het feit dat het niet verbruiken van de budgetten gebeurde wegens gebrek aan personeel en kwesties in verband met de toekenning van de overheidsopdrachten.

De heer Jean-Claude Moureau bevestigt dat dat de meest waarschijnlijke redenen zijn.

De heer Ridouane Chahid leidt daaruit af dat dit ondergebruik van de beschikbare kredieten niet voortvloeit uit een politieke wil om de budgetten te verlagen.

De heer Jean-Claude Moureau herhaalt dat hij altijd beoogd heeft gebruik te maken van het gehele budget dat hem werd toegekend. Hij meent zich te herinneren dat hij deze kredieten in 2010, 2011 en 2012 tot de laatste euro had opgebruikt.

M. Christian Debuyssecher ajoute qu'en ce qui le concerne, les crédits étaient systématiquement utilisés avant la fin de l'année.

M. Philippe Rombouts explique que lorsque le montant estimé d'un chantier excède les crédits encore disponibles, le chantier en question ne peut être entamé, de sorte que les crédits ne sont pas utilisés cette année-là.

M. Ridouane Chahid, à propos du tunnel Stéphanie, s'interroge sur les suites réservées au rapport alarmant de 2002. M. Jean-Claude Moureau ne s'en souvenant pas, le député insiste.

M. Christian Debuyssecher lui répond qu'en tout cas, si des interventions étaient requises, elles ont eu lieu.

Mme Julie de Grootte demande s'il n'a pas été donné suite à certains investissements majeurs envisagés du fait que les crédits d'investissements étaient mobilisés pour pallier la faiblesse relative des crédits d'entretien.

Mme Céline Delforge revient sur la question des mal-façons : quelle était la qualité de ces tunnels à l'origine ?

M. Philippe Rombouts répond que plusieurs techniques de construction existent : dans le métro de Cologne, par exemple, un cadre de béton redouble les murs emboués; dans les tunnels bruxellois, pour des raisons budgétaires, les murs emboués ont été laissés apparents.

Mme Céline Delforge souhaiterait savoir si la qualité des matériaux mis en œuvre était suffisante.

Il lui est répondu que la conformité des matériaux avec les exigences du cahier des charges était vérifiée tout au long du chantier et que des carottages étaient effectués dans les murs emboués pour en vérifier la qualité.

M. Stefan Cornelis concentre son intervention sur le tunnel Stéphanie. À la suite d'une évaluation menée en 2001, la sortie de ce tunnel a été entièrement rénovée. Comment se fait-il que depuis cette évaluation, les problèmes affectant le béton et ayant entraîné, *in fine*, la fermeture du tunnel, n'aient pas été détectés ? Les inspections triennales relatives à la stabilité et aux infiltrations n'avaient plus lieu à cette époque, les discussions avec la Région wallonne n'ayant pas abouti, et les analyses d'Egis sur l'ensemble des tunnels, dont résulte le *masterplan*, ne seront conduites qu'en 2009 et n'ont rien révélé quant à l'état des structures en béton du tunnel. Pourquoi rien n'a-t-il été fait après les rénovations de 2007-2009 ? Le député se demande si cette inaction trouve son origine dans un déficit de moyens financiers ou humains et, dans cette hypothèse, pourquoi il n'a pas été fait appel à un bureau d'études externe.

De heer Christian Debuyssecher voegt daaraan toe dat wat hem betreft, de kredieten systematisch gebruikt waren voor het eind van het jaar.

De heer Philippe Rombouts legt uit dat wanneer het geraamd bedrag van een werf de nog beschikbare kredieten overschrijdt, de betrokken werf niet kan van start gaan, zodat de kredieten dat jaar niet worden gebruikt.

De heer Ridouane Chahid vraagt zich inzake de Stefaniatunnel af welk gevolg werd gegeven aan het alarmerend rapport van 2002. Aangezien de heer Jean-Claude Moureau zich dat niet herinnert, dringt de volksvertegenwoordiger aan.

De heer Christian Debuyssecher antwoordt hem dat de interventies die vereist waren in ieder geval hebben plaatsgevonden.

Mevrouw Julie de Grootte vraagt of geen gevolg gegeven werd aan sommige belangrijke geplande investeringen wegens het feit dat de investeringskredieten werden ingezet om de relatief lage onderhoudskredieten te compenseren.

Mevrouw Céline Delforge komt terug op de kwestie van de gebreken : hoe was de kwaliteit van deze tunnels in het begin ?

De heer Philippe Rombouts antwoordt dat verscheidene bouwtechnieken bestaan : in de metro van Bologna bijvoorbeeld worden de diepwanden versterkt met een betonnen kader; in de Brusselse tunnels werden de diepwanden blootgelaten wegens budgettaire redenen.

Mevrouw Céline Delforge wenst te weten of de kwaliteit van het aangewende materiaal voldoende hoog was.

Zij krijgt als antwoord dat gedurende de hele werf werd nagegaan of het materiaal conform de vereisten van het bestek was en dat boringen werden verricht in de diepwanden om de kwaliteit ervan te controleren.

De heer Stefan Cornelis spitst zich toe op de Stefaniatunnel. Naar aanleiding van een evaluatie in 2001, werd de uitgang van die tunnel volledig gerenoveerd. Hoe komt het dat sedert die evaluatie, problemen met het beton, die uiteindelijk hebben geleid tot de sluiting van de tunnel, niet werden ontdekt ? De driejaarlijkse inspecties betreffende de stabiliteit en de infiltraties vonden niet langer plaats op dat moment, aangezien de discussies met het Waals Gewest geen resultaat hadden gegeven, en de analyses van Egis over alle tunnels, waaruit het *masterplan* voortgekomen is, slechts in 2009 werden verricht en niets aan het licht bracht inzake de toestand van de betonnen structuren van de tunnel. Waarom werd niets gedaan na de renovaties van 2007-2009 ? De volksvertegenwoordiger vraagt zich af of dit gebrek aan actie voortvloeit uit een tekort aan financiële of menselijke middelen, en waarom in dat geval geen beroep werd gedaan op een extern studie bureau.

M. Christian Debuysscher souligne que toute une partie du tunnel a été rénovée entre 1995 et 2000 dans le cadre de l'accord de coopération Beliris. C'est à cette époque qu'une fontaine a été installée.

M. Stefan Cornelis reformule sa question : la fermeture du tunnel Stéphanie est due aux problèmes détectés dans la couverture de béton au niveau de la sortie du tunnel. Pourquoi ces problèmes n'ont-ils pas été décelés plus tôt ? Pourquoi, suite à l'évaluation de 2001, n'y a-t-il pas eu d'inspections en 2004, 2007, 2010 et 2013 ?

M. Christian Debuysscher rappelle qu'après 2003 il avait demandé que des membres de l'administration soient formés à l'inspection. Une fois formés, ces agents ont mené les inspections des ouvrages d'art. Or, si les ponts peuvent être inspectés de jour, il n'en va pas de même des tunnels, qui ne peuvent l'être que de nuit, de préférence à l'occasion d'un nettoyage (pour éviter des fermetures intempestives). Peu de matériel était mis à leur disposition. De plus, les inspections périodiques ont leurs limites : un point ne présentant aucun problème peut, six mois plus tard, se trouver dans un état catastrophique.

M. Stefan Cornelis souhaiterait obtenir des précisions : pourquoi l'administration n'a-t-elle plus externalisé les contrôles après 2003 ?

M. Christian Debuysscher lui répond qu'il ne s'agit pas d'un choix de l'administration, qui aurait volontiers continué à travailler avec le Bureau des ponts de Liège.

M. Stefan Cornelis demande pourquoi un marché n'a pas alors été lancé et réitère sa question relative à l'absence de rapports technique triennaux après l'évaluation de 2001.

Mme Julie de Grootte revient sur la conclusion de l'exposé de M. Jean-Claude Moureau, où ce dernier exhortait le monde politique à se pencher sur l'opportunité de maintenir les tunnels. Était-ce un sujet de réflexion du temps où il était en fonction ?

M. Jean-Claude Moureau répond par l'affirmative. La problématique faisait l'objet de discussions mais n'a jamais été tranchée. En toute hypothèse, l'entretien et les réparations des tunnels étaient réalisés dans le souci de leur pérennité.

Mme Julie de Grootte interroge l'orateur sur la procédure de désignation de son successeur, après l'intérim exercé par le secrétaire général.

M. Jean-Claude Moureau ne s'est pas intéressé à cette question; il s'était seulement soucie d'assurer la transition avec son successeur immédiat, M. Christian Lamouline.

De heer Christian Debuysscher benadrukt dat een heel deel van de tunnel werd gerenoveerd tussen 1995 en 2000 in het kader van het samenwerkingsakkoord Beliris. In die periode werd een fontein geplaatst.

De heer Stefan Cornelis formuleert zijn vraag opnieuw : de sluiting van de Stefaniatunnel is te wijten aan problemen die werden ontdekt in de betonlaag ter hoogte van de uitgang van de tunnel. Waarom werden die problemen niet vroeger ontdekt ? Waarom werden na de evaluatie van 2001 geen inspecties meer verricht in 2004, 2007, 2010 en 2013 ?

De heer Christian Debuysscher wijst erop dat hij na 2003 gevraagd had dat personeelsleden van het bestuur zouden opgeleid worden voor inspectie. Eenmaal zij opgeleid waren, hebben die personeelsleden inspecties van de kunstwerken verricht. Nu kunnen de bruggen tijdens de dag worden geïnspecteerd, maar dat geldt niet voor tunnels, die slechts tijdens de nacht kunnen geïnspecteerd worden, bij voorkeur bij een schoonmaak (om sluitingen op een ongelegen moment te voorkomen). Weinig materieel werd hen ter beschikking gesteld. Bovendien hebben de geregelde inspecties grenzen : een plek zonder enig probleem kan zich zes maanden later in een rampzalige toestand bevinden.

De heer Stefan Cornelis wenst verduidelijkingen : waarom heeft het bestuur na 2003 geen externe controles meer laten verrichten ?

De heer Christian Debuysscher antwoordt hem dat het bestuur dat niet heeft gekozen, het had graag voortgewerkt met het « Bureau des ponts » van Luik.

De heer Stefan Cornelis vraagt waarom dan geen opdracht werd gestart en herhaalt zijn vraag betreffende het gebrek aan driejaarlijkse technische verslagen na de evaluatie van 2001.

Mevrouw Julie de Grootte komt terug op de conclusie van de uiteenzetting van de heer Jean-Claude Moureau, waarin deze laatste de politieke wereld aanspoorde te onderzoeken of het opportuun is de tunnels te behouden. Werd daarover nagedacht terwijl hij nog in functie was ?

De heer Jean-Claude Moureau antwoordt bevestigend. De problematiek leidde tot discussies, maar zonder oplossing. In ieder geval werd het onderhoud en het herstel van de tunnels uitgevoerd met het oog op hun voortbestaan.

Mevrouw Julie de Grootte ondervraagt de spreker over de procedure voor het aanstellen van zijn opvolger, na de interim door de secretaris-generaal.

De heer Jean-Claude Moureau heeft zich niet beziggehouden met die kwestie; hij heeft zich enkel bekommerd over om de goede overgang met zijn onmiddellijke opvolger, de heer Christian Lamouline.

Mme Julie de Groote constate que les discussions actuelles touchent à des tunnels des années 50 et 80. Faut-il en déduire que les tunnels des années 60 et 70 ont été conçus et réalisés selon d'autres techniques ?

M. Philippe Rombouts répond que les techniques varient selon la nature du terrain : lorsque le terrain est marécageux, on utilise des murs emboués; lorsqu'il est sablonneux, les murs sont construits en fouilles blindées.

M. Christian Debuyscher ajoute que lorsqu'un tunnel routier croise ou est parallèle à un tunnel de métro, cela a un impact sur son état.

Mme Julie de Groote redemande s'il n'a pas été donné suite à certains investissements majeurs envisagés du fait que les crédits d'investissements étaient mobilisés pour pallier la faiblesse relative des crédits d'entretien.

M. Philippe Rombouts ne pense pas que ce soit le cas. Il a commencé son travail sur les tunnels bruxellois en 1968 et a constaté un manque chronique de crédits d'entretien, ceux-ci étant liés aux impôts. Dès lors, il était indiqué, pour pouvoir par exemple renouveler une chape d'étanchéité, de présenter ces travaux comme un investissement.

M. Christian Debuyscher explique que si les ponts ont été construits en béton plutôt qu'en acier, c'est parce que l'on savait pertinemment que les crédits d'entretien ne permettraient pas de renouveler les couches de minium et de peinture que requièrent les ponts en acier et qu'ils seraient voués à une dégradation rapide. Les rares ponts d'acier n'ont été construits que sous les instances de ministres issus de la région de Liège.

Mme Cielte Van Achter s'interroge sur les liens entre l'administration et le pouvoir exécutif. Pour avoir travaillé dans l'administration, elle sait que les ministres fixent des objectifs à leur administration, qu'ils définissent des priorités. Il ressort de l'audition de M. Jean-Paul Gailly que la rénovation des tunnels et la réalisation du *masterplan* ne lui avaient pas été imposées comme objectifs prioritaires. Toutefois, la députée sait d'expérience que c'est de l'administration même que provient l'impulsion qui aboutira aux décisions politiques, que ce soit, entre autres exemples, la déclaration de politique générale, le budget ou la définition des objectifs. Dès lors, de quelle manière M. Jean-Claude Moureau a-t-il tenté de peser sur les arbitrages politiques, en vue de dégager les moyens nécessaires à la rénovation des tunnels ?

La députée voudrait également savoir si l'administration disposait d'un contrôle suffisant sur la qualité des travaux réalisés par ses contractants.

Mevrouw Julie de Groote stelt vast dat de huidige discussies betrekking hebben op de tunnels van de jaren '50 en '80. Moet daaruit worden afgeleid dat de tunnels van de jaren '60 en '70 werden ontworpen en verwezenlijkt volgens andere technieken ?

De heer Philippe Rombouts antwoordt dat de technieken variëren naargelang de aard van het terrein : wanneer het terrein moerassig is, worden diepmuren gebruikt; wanneer het zanderig is, worden de muren gebouwd in funderingsputten met beklede wand.

De heer Christian Debuyscher voegt daaraan toe dat het feit dat een wegtunnel loodrecht op of parallel met een metrotunnel ligt, een weerslag heeft op de toestand ervan.

Mevrouw Julie de Groote vraagt nogmaals of geen gevolg werd gegeven aan sommige belangrijke geplande investeringen omdat de investeringskredieten werden ingezet om de relatief lage onderhoudskredieten te compenseren.

De heer Philippe Rombouts meent van niet. Toen hij begon te werken aan de Brusselse tunnels in 1968 stelde hij een chronisch gebrek aan onderhoudskredieten vast, aangezien die laatste gebonden waren aan de belastingen. Bijgevolg was het raadzaam deze werken voor te stellen als een investering, om bijvoorbeeld een waterdichte laag te kunnen hernieuwen.

De heer Christian Debuyscher licht toe dat de bruggen werden gebouwd in beton, eerder dan in staal, omdat men zeer goed wist dat de onderhoudskredieten niet de mogelijkheid boden de lagen menie en verf te vernieuwen die vereist zijn voor stalen bruggen en dat zij snel zouden aftakelen. De zeldzame stalen bruggen werden enkel gebouwd op verzoek van ministers uit de regio van Luik.

Mevrouw Cielte Van Achter vraagt naar de banden tussen het bestuur en de uitvoerende macht. Zij heeft in het bestuur gewerkt en weet dat de ministers doelstellingen bepalen voor hun bestuur, alsook prioriteiten. Uit de hoorzitting met de heer Jean-Paul Gailly blijkt dat de renovatie van de tunnels en de uitvoering van het *masterplan* hem niet waren opgelegd als prioritaire doelstellingen. De volksvertegenwoordigster weet echter uit ervaring dat de aanzet tot politieke beslissingen wordt gegeven door het bestuur, onder andere voor de algemene beleidsverklaring, de begroting of de bepaling van de doelstellingen. De vraag is dan ook op welke manier de heer Jean-Claude Moureau gepoogd heeft te wegen op de politieke beslissingen, teneinde de nodige middelen vrij te maken voor de renovatie van de tunnels ?

De volksvertegenwoordigster wenst ook te weten of het bestuur voldoende controle had op de kwaliteit van de werken die werden uitgevoerd door zijn contractanten.

Enfin, l'administration n'a-t-elle jamais douté de l'adéquation des inspections visuelles pour évaluer la dégradation du béton ?

M. Jean-Claude Moureau répond que l'inspection visuelle des ouvrages d'art n'est pas une spécificité bruxelloise; c'est la pratique commune. Cette inspection est toujours le préalable : ce n'est que si les experts détectent des problèmes lors de ce contrôle visuel qu'ils mettent en œuvre des techniques plus sophistiquées.

L'orateur certifie que l'administration a toujours disposé de personnel suffisant pour assurer le suivi des marchés publics et contrôler la qualité de leur exécution.

Selon lui, les choix fondamentaux en matière d'allocation des moyens ne se font pas au niveau de l'administration. Le rôle de celle-ci est de fournir aux décideurs l'information la plus complète possible, afin de les éclairer dans leurs choix. Ainsi, l'administration peut calculer le montant de la rénovation de tel tunnel; il ne lui appartient pas de décider de procéder à cette rénovation.

M. Christian Debuyscher expose à ce propos que toute l'initiative ne provient pas de l'administration : tout ministre défend ses propres projets et pousse à leur réalisation.

Mme Jacqueline Rousseaux demande des précisions sur les conséquences du passage du tram au-dessus du tunnel Stéphanie.

M. Christian Debuyscher explique qu'avant les travaux de réfection de la sortie du tunnel, la structure s'affaissait d'environ quinze centimètres à chaque passage d'un tram, ce qui n'avait rien d'inquiétant, la structure présentant la souplesse nécessaire à ces sollicitations, qui se sont d'ailleurs répétées sans problème particulier pendant quinze à vingt ans. Simplement, la structure n'avait jamais été conçue à cette fin et, lorsque l'occasion s'est présentée de mettre un terme à une situation qui avait toujours été pensée comme temporaire, cette occasion a été saisie.

Mme Jacqueline Rousseaux se demande s'il faut en conclure qu'à l'heure actuelle, le passage des trams, désormais plus longs, plus lourds et plus fréquents, est étranger aux problèmes que rencontre le tunnel Stéphanie.

M. Christian Debuyscher exclut toute répercussion grave : de même qu'un char d'assaut ne sollicite guère un pont, un tram n'exerce que peu de contraintes sur un tunnel, vu l'excellente répartition du poids.

L'orateur s'étonne cependant que, alors que les problèmes d'effondrement se sont produits tout près de la partie rénovée, l'on n'ait rien remarqué lors des travaux de

En tot slot, heeft het bestuur nooit getwijfeld of de visuele inspecties volstonden om de aftakeling van het beton te beoordelen ?

De heer Jean-Claude Moureau antwoordt dat de visuele inspectie van de kunstwerken geen specifiek Brussels kenmerk is; dat is een gebruikelijke praktijk. Die inspectie is altijd de eerste stap : het is enkel indien de experts problemen ontdekken bij de visuele controle dat zij meer gesofistikeerde technieken aanwenden.

De spreker bevestigt dat het bestuur altijd beschikt heeft over voldoende personeel om de overheidsopdrachten te volgen en de kwaliteit van de uitvoering ervan te controleren.

Volgens hem worden de fundamentele keuzes inzake de aanwending van de middelen niet gemaakt bij het bestuur. De rol van het bestuur is aan degenen die de beslissingen nemen zo volledig mogelijk informatie te geven, om hen te helpen bij hun keuzes. Zo kan het bestuur het bedrag voor de renovatie van een bepaalde tunnel berekenen; het komt niet toe aan het bestuur te beslissen om over te gaan tot die renovatie.

De heer Christian Debuyscher licht toe ter zake dat gelijk welk initiatief niet van het bestuur komt : elke minister verdedigt zijn eigen projecten en poogt de uitvoering ervan te bekomen.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux vraagt verduidelijkingen over de gevolgen van het feit dat de tram boven de Stefaniatunnel rijdt.

De heer Christian Debuyscher legt uit dat alvorens gewerkt werd aan de uitgang van de tunnel, de structuur ongeveer vijftien centimeter wegzakte telkens een tram voorbij reed. Dat was geheel niet verontrustend, want de structuur vertoonde de nodige soepelheid voor die druk die overigens zonder bijzonder probleem vijftien à twintig jaar lang heeft voortgeduurd. De structuur werd wel nooit ontworpen voor dat doel en toen de gelegenheid zich voordeed om een einde te stellen aan een situatie die altijd tijdelijk werd geacht, werd dat ook gedaan.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux vraagt zich af of daaruit moet afgeleid worden dat thans de voorbijrijdende trams die altijd langer, zwaarder en vaker voorbijrijden niets te maken heeft met de problemen van de Stefaniatunnel.

De heer Christian Debuyscher sluit elke ernstige weerslag uit : net als een tank geen belasting vormt voor een brug, oefent een tram weinig druk uit op een tunnel, gelet op de uitstekende verdeling van het gewicht.

Het verbaast de spreker echter dat terwijl de problemen met het wegzakken vlakbij het gerenoveerde deel gebeurde, niets werd opgemerkt tijdens de renovatiewerken, hij

rénovation, et en conclut que les dégradations sont survenues ultérieurement et ont rapidement progressé.

Mme Jacqueline Rousseaux rappelle que M. Jean-Paul Gailly, lors de son audition, a convenu qu'aucune étude n'avait jamais été menée sur l'impact des trams sur la stabilité des tunnels bruxellois. N'y a-t-il pourtant pas lieu de s'inquiéter que le poids des trams, leur cadence et les vibrations subséquentes n'endommagent les tunnels au-dessus desquels ils passent ?

M. Christian Debuyscher prend l'exemple du tunnel Stéphanie : le tram passe sur ce qui équivaut à un pont d'une portée très modeste (environ quinze mètres) et, qui plus est, près d'un appui. La sollicitation de la structure est donc relativement faible, d'autant qu'elle est encore amortie par la couche de terre entre le plafond du tunnel et les voies de tram.

Mme Jacqueline Rousseaux se demande si la technique de construction d'un tunnel influe sur sa dégradation.

M. Philippe Rombouts rappelle que le choix de la technique de construction est fonction de la nature du terrain sous-jacent. Le sous-sol dicte la méthode à retenir.

M. Paul Delva relève que les rapports récents désignent comme priorité première la rénovation du tunnel Stéphanie. L'évaluation de 2002 aboutissait à une conclusion similaire. Comment se fait-il que le *masterplan* et les inspections intervenues entre-temps n'en fassent aucune mention ? Pourquoi ce hiatus ?

M. Jean-Claude Moureau répond que certaines évolutions sont extrêmement rapides et imprévisibles, indépendamment de la qualité de l'inspection.

M. Christian Debuyscher précise que le risque mis en évidence en 2001-2002 a nécessairement été traité : une partie de la structure a été démolie et remplacée. Rien ne laissait prédire une récurrence : tant que ce qui se passe à l'intérieur de masses de béton qui peuvent faire un mètre d'épaisseur ne se traduit par aucun symptôme visible, aucune intervention importante n'est envisagée.

M. Paul Delva imagine que, suite aux problèmes graves décelés en 2001-2002, le tunnel Stéphanie faisait l'objet d'une vigilance particulière.

M. Christian Debuyscher explique que, dans un tunnel, le béton est très rapidement noirci. Les parties claires sont celles où la surface s'est effondrée. Il est par ailleurs impossible d'examiner l'entièreté des surfaces d'un tunnel (le tunnel Léopold II, par exemple, mesure 2,7 kilomètres dans chaque sens, sur quinze mètres de largeur) : les contrôleurs procèdent donc par sondage. Il est dès lors imaginable

leïdt daaruit af dat de aftakelingen later zijn opgetreden en snel verergerd zijn.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux herinnert eraan dat de heer Jean-Paul Gailly, tijdens zijn hoorzitting, heeft toegegeven dat geen enkele studie werd verricht over de impact van de trams op de stabiliteit van de Brusselse tunnels. Is er geen reden tot ongerustheid over het gewicht van de trams, hun frequentie en de trillingen, waardoor de tunnels waarover zij rijden beschadigd worden ?

De heer Christian Debuyscher neemt de Stefaniatunnel als voorbeeld : de tram rijdt voorbij op wat gelijk staat met een brug van zeer bescheiden omvang (ongeveer vijftien meter) en, wat meer is, vlakbij een steunpunt. De druk op de structuur is dus redelijk laag, te meer omdat ze nog wordt opgevangen door de laag grond tussen het plafond van de tunnel en de tramsporen.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux vraagt zich af of de bouwtechniek van een tunnel invloed heeft op de aftakeling ervan.

De heer Philippe Rombouts wijst erop dat de keuze van de bouwtechniek afhangt van de aard van het onderliggende terrein. Die ondergrond bepaalt welke methode gekozen wordt.

De heer Paul Delva merkt op dat de recente rapporten als eerste prioriteit stellen de Stefaniatunnel te renoveren. De evaluatie van 2002 leidde tot een gelijkaardige conclusie. Hoe komt het dat het *masterplan* en de inspecties die ondertussen gebeurd zijn daarvan geen gewag maken ? Wat is de reden voor die lacune ?

De heer Jean-Claude Moureau zegt dat sommige zaken uitermate snel evolueren en onvoorspelbaar zijn, los van de kwaliteit van de controle.

De heer Christian Debuyscher zegt dat het probleem dat in 2001-2002 aan het licht is gekomen, wel degelijk is aangepakt : een gedeelte van de structuur werd afgebroken en vervangen. Niets deed vermoeden dat het probleem opnieuw zou opduiken : hetgeen er gebeurt binnenin de betonmassa, die soms een meter dik kan zijn, leidt niet altijd tot zichtbare symptomen; er wordt dan geen enkele belangrijke ingreep vooropgesteld.

De heer Paul Delva veronderstelt dat, gelet op de ernstige problemen die in 2001-2002 aan het licht zijn gekomen, de Stefaniatunnel bijzonder in het oog werd gehouden.

De heer Christian Debuyscher zegt dat, in een tunnel, beton heel snel zwart wordt. De klare gedeelten zijn de gedeelten waar het oppervlak is ingestort. Het is voorts onmogelijk om een tunnel in zijn geheel te inspecteren (de Leopold II-tunnel, bijvoorbeeld, is 2,7 km lang in elke richting, en 15 m breed) : de controleurs voeren dus hier en daar controles uit. Men kan zich dus voorstellen dat een pro-

qu'une zone problématique située entre deux zones saines inspectées ne soit pas contrôlée.

M. Philippe Rombouts ajoute que, les inspections se déroulant de nuit et ouvrant le droit à des récupérations, plus on y affecte de personnel, plus on déforce les effectifs de l'administration en journée.

M. Jean-Claude Moureau complète en faisant remarquer que le travail de nuit est très coûteux.

II.3. Auditions des Ministres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargés des Travaux publics et de la Mobilité

(réunion du 24 février 2016)

II.3.1. Exposé de Mme Brigitte Grouwels, Ministre chargée des Travaux publics et de la Mobilité de 2009 à 2014

La Ministre Brigitte Grouwels a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« En ma qualité d'ancienne Ministre bruxelloise des Travaux publics et des Transports de 2009 à 2014, il me paraît normal de venir également témoigner devant cette commission parlementaire. J'ai toujours dit que je souhaitais collaborer pleinement aux travaux de cette commission. Je vais dès lors tenter de vous dresser une image aussi complète que possible de l'ensemble de la problématique, et ce, en toute transparence et de façon nuancée.

Lorsque je suis devenue Ministre des Travaux publics et des Transports en 2009, mon ambition et mon volontarisme étaient grands. Pour chaque décision politique, le principe STOP a été le fil rouge de mon programme. Celui-ci implique que les piétons, les cyclistes et les usagers des transports publics ont la priorité d'un point de vue politique sur le transport privé. Afin de s'attaquer efficacement à l'importante pression automobile et aux embouteillages, nous avons en effet besoin à Bruxelles d'alternatives de qualité à l'automobile. Concrètement, cela signifiait que le développement du réseau de la STIB et l'amélioration des transports publics étaient toujours privilégiés. Les budgets pour l'infrastructure cyclable ont, eux aussi, été fortement revus à la hausse durant la précédente législature. Cela ne signifie pas pour autant que les investissements au niveau de l'entretien de l'infrastructure routière, des tunnels et des ponts aient été négligés.

Il est important de garder en mémoire que nous avons été confrontés, lors de mon entrée en fonction, à un contexte budgétaire particulièrement difficile. Nous avons également été confrontés à une économie qui, à l'époque, était toujours en récession, avec pour conséquence des recettes

blematische zone tussen twee gezonde zones die worden gecontroleerd, niet wordt gecontroleerd.

De heer Philippe Rombouts voegt eraan toe dat de controles die 's nachts worden uitgevoerd recht geven op recuperatie bij het personeel; hoe meer personeel men voor die controles inzet, hoe minder personeel men overdag in het bestuur ter beschikking heeft.

De heer Jean-Claude Moureau wijst erop dat nachtwerk heel duur is.

II.3. Hoorzittingen met de Ministers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit

(vergadering van 24 februari 2016)

II.3.1. Uiteenzetting van mevrouw Brigitte Grouwels, Minister belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit van 2009 tot 2014

Minister Brigitte Grouwels heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Als voormalig Brussels minister van Openbare Werken en Vervoer in de periode tussen 2009 en 2014 vind ik het normaal dat ook ik vandaag kom getuigen voor deze parlementaire commissie. Ik heb steeds gezegd dat ik mijn volledige medewerking aan de werkzaamheden van deze commissie wil verlenen. Daarom zal ik u een zo volledig mogelijk beeld proberen te schetsen van de ganse thematiek. Ik zal dit doen in volledige transparantie én op een genuanceerde wijze.

Toen ik minister voor Openbare Werken en Transport geworden ben in 2009, zat ik vol ambitie en had ik grootse plannen. Voor elke politieke beslissing was het STOP-principe de rode draad van mijn programma. Dit principe behelst dat de voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer vanuit een politieke invalshoek prioriteit krijgen op het private vervoer. Om de hoge druk van het autoverkeer en de files aan te pakken, hebben wij in Brussel inderdaad nood aan alternatieven van hoge kwaliteit voor het autoverkeer. Concreet betekende zulks dat de ontwikkeling van het MIVB-netwerk en de verbetering van het openbaar vervoer altijd voorrang kregen. De begrotingsmiddelen voor de fietsinfrastructuur zijn ook sterk toegelaten gedurende vorige zittingsperiode. Dat betekent niet dat de investeringen voor het onderhoud van de wegeninfrastructuur, de tunnels en de bruggen verwaarloosd werden.

Het is belangrijk voor ogen te houden dat wij op het ogenblik van mijn indiensttreding te maken kregen met een bijzonder moeilijke budgettaire context. Wij kregen ook te maken met een economie die toen nog altijd in recessie was, met als gevolg dat de ontvangsten voor het Gewest

à la baisse pour la Région. Il a dès lors fallu procéder à des coupes budgétaires très importantes et douloureuses. Afin de réaliser ces économies, toutes, je dis bien toutes, les dépenses d'investissement et d'infrastructure ont été examinées. Ces économies ont également eu lieu à un moment où il était impératif d'effectuer des investissements importants dans les transports publics.

Concrètement, lors de l'ajustement budgétaire de 2009, le budget régional a dû être revu à la baisse de 110 millions d'euros par rapport au budget initial de 2009. Étant donné que la part de mon département représentait environ un quart du budget, j'ai dû réduire mes crédits d'environ 25 millions d'euros. Le budget ajusté de 2009 a également servi de base pour les budgets initiaux durant les années qui ont suivi.

En 2010 et au cours des années suivantes, il a donc fallu faire preuve d'une grande prudence en ce qui concerne les dépenses. À l'époque, il n'était bien entendu pas encore question d'un refinancement de la Région de Bruxelles-Capitale, qui a eu lieu à partir de 2012.

J'ai donc dû tenter de concilier les objectifs ambitieux du Gouvernement en termes de mobilité avec un contexte particulièrement difficile. Lorsqu'en 2010 j'ai présenté mon plan stratégique « Travaux Publics et Transports », ce n'est pas un hasard si ce document s'intitulait « Bruxelles, une ambition pragmatique ».

Je voudrais, en quelque vingt-cinq minutes, vous exposer ma politique en matière d'entretien et de rénovation des tunnels. Mes collègues députés auront ensuite l'occasion de poser des questions.

Je souhaite axer mon exposé sur trois thèmes :

1. les travaux d'entretien réguliers des tunnels bruxellois et les investissements en la matière;
2. le projet prioritaire de rénovation du tunnel Léopold II;
3. le *masterplan* pour la rénovation des autres tunnels bruxellois.

1. Entretien régulier et investissements

Sous la législature précédente, l'entretien régulier des tunnels et les interventions urgentes ont toujours été réalisés, comme le révèle clairement l'examen des budgets. Malgré le contexte budgétaire très difficile, d'importants montants ont été consacrés à l'entretien et aux investissements dans les tunnels.

On a investi 97 millions d'euros au total dans les tunnels bruxellois au cours de la période 2004-2009. De 2009 à

daalden. Wij hebben toen aanzienlijk moeten sparen. Om deze besparingen uit te voeren hebben wij alle, en ik zeg wel alle, uitgaven voor investering en infrastructuur onderzocht. Deze besparingen vonden plaats op een moment dat het van groot belang was om grote investeringen in het openbaar vervoer te doen.

Concreet betekent een en ander dat tijdens de begrotingsaanpassing 2009 de gewestbegroting met 110 miljoen euro verminderd is in vergelijking met de initiële begroting 2009. Aangezien het deel van mijn departement ongeveer een vierde van de begroting vertegenwoordigde heb ik mijn kredieten met ongeveer 25 miljoen euro moeten terugschroeven. De aangepaste begroting 2009 heeft ook als basis gediend voor de initiële begrotingen voor de daarop volgende jaren.

In 2010 en tijdens de volgende jaren hebben wij dus een grote voorzichtigheid aan de dag moeten leggen voor wat betreft de uitgaven. In die tijd was er natuurlijk nog geen sprake van een herfinanciering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die pas vanaf 2012 zou gebeuren.

Ik heb dus geprobeerd om de ambitieuze doelstellingen van de regering inzake mobiliteit te verzoenen met een bijzonder moeilijke context. Toen ik in 2010 mijn strategisch plan « Openbare Werken en Transport » heb voorgesteld, was het geen toeval dat dit document als titel had « Brussel, een pragmatische ambitie ».

Ik wil een uiteenzetting van een 25-tal minuten geven over mijn beleid met betrekking tot tunnelonderhoud en tunnelrenovaties. Daarna krijgen de parlementsleden uitgebreid de kans om vragen te stellen.

In mijn uiteenzetting wil ik graag focussen op 3 thema's :

1. de regelmatige onderhoudswerken en investeringen in de Brusselse tunnels;
2. de renovatie van de Leopold II-tunnel als prioritair project;
3. het *masterplan* voor de renovatie van de overige Brusselse tunnels.

1. Regelmatig onderhoud en investeringen

Het regelmatig onderhoud en dringende tunnelingrepen zijn in de voorbije regeerperiode steeds gebeurd. Dit wordt ook duidelijk als we kijken naar de budgetten. Ondanks de zeer moeilijke budgettaire context ging in de voorbije regeerperiode heel wat geld naar het onderhoud en investeringen in tunnels.

In de periode 2004-2009 bedroeg het totale bedrag dat aan de Brusselse tunnels werd geïnvesteerd in totaal 97 mil-

2014, on a investi 120 millions d'euros au total. Soit une augmentation de 23 millions d'euros (+ 23,7 %) des montants alloués à la gestion des tunnels sous ladite législature alors même que le budget annuel des Travaux publics et des Transports avait initialement été réduit d'environ 25 millions d'euros en 2009.

Qui plus est, ces moyens ont également été effectivement utilisés, comme le révèle clairement un examen attentif des taux d'exécution. Entre 2009 et 2014, ces derniers variaient souvent de 90 à 100 %.

Pour la gestion et l'entretien des tunnels, je me suis toujours fiée aux experts de l'administration, tant pour déterminer les moyens nécessaires que les affectations prioritaires de ces moyens. L'entretien des tunnels se fait en grande partie dans le cadre de « marchés stock », ce qui laisse à l'administration la plus grande flexibilité dans la réalisation des travaux nécessaires, sans que le politique ne doive chaque fois donner son accord pour d'éventuels travaux urgents dans les tunnels.

L'administration s'est acquittée au mieux de cette tâche, en dépit des restrictions budgétaires évidentes, des règles d'adjudication complexes et d'un nombre souvent insuffisant d'ingénieurs et de collaborateurs spécialisés.

Sans vouloir le moins du monde minimiser les graves incidents survenus récemment, je tiens à souligner que c'est tout au long de son existence que l'infrastructure des tunnels nécessite des travaux de réparation de diverses natures. Il en va des tunnels comme des autres infrastructures : tous deux sont sujets à toutes sortes de dégâts et d'usures, c'est inhérent à ce genre d'ouvrages d'art. Ce qui importe, c'est une action appropriée de l'autorité compétente, à travers un entretien régulier et des travaux de réparation. C'est ce qu'on s'est efforcé au maximum de faire.

Puisque nous parlons de l'entretien des tunnels, je souhaite vous en dire plus sur le tunnel Stéphanie et le tunnel Rogier.

Tunnel Stéphanie

Ces dernières années, le plafond du tunnel Stéphanie a fait l'objet d'importants travaux. Ces travaux, d'un coût total de 5,4 millions d'euros à l'époque, ont encore été entamés en 2008 par mon prédécesseur, M. Pascal Smet. Mais dès mon entrée en fonction en octobre 2009, j'ai moi-même encore alloué un budget supplémentaire de 1,4 million d'euros pour la poursuite de ces travaux dans le tunnel Stéphanie.

joen euro. In de periode 2009-2014 bedroeg dit bedrag in totaal 120 miljoen euro. Dit betekent dat de bestedingen inzake tunnelbeheer in deze legislatuur werden verhoogd met 23 miljoen euro (+ 23,7 %). Deze stijging werd gerealiseerd, ondanks het feit dat het jaarlijks budget Openbare Werken en Vervoer in 2009 initieel verminderd werd met ongeveer 25 miljoen euro.

En wat meer is, deze middelen werden ook effectief gebruikt. Dit wordt duidelijk als we de zogenaamde uitvoeringspercentages onder de loep nemen. Tussen 2009 en 2014 lagen deze vaak tussen 90 en 100 procent.

Op het vlak van het beheer en het onderhoud van de tunnels heb ik mij steeds laten leiden door de experts van de administratie, zowel wat betreft de noodzakelijke middelen als de prioriteiten bij de inzet van deze middelen. Dit tunnelonderhoud verloopt grotendeels via zogenaamde stockbestekken. Dit laat de administratie toe om op een uiterst flexibele manier de noodzakelijke werkzaamheden uit te voeren, zonder dat de politiek telkens haar fiat moet geven voor eventueel dringende tunnelwerkzaamheden.

De administratie heeft zich zo goed mogelijk van deze taak gekweten, ondanks de evidente budgettaire beperkingen, complexe aanbestedingsregels en het vaak ontbreken van een voldoende aantal gespecialiseerde ingenieurs en personeelsleden.

Zonder de recente ernstige incidenten op enigerlei wijze te willen minimaliseren wil ik er op wijzen dat de tunnelinfrastructuur gedurende zijn hele bestaan nood had aan herstellingswerkzaamheden van uiteenlopende aard. Met tunnelinfrastructuur is het niet anders dan met andere infrastructuur. Dat tunnels en andere infrastructuur onderhevig zijn aan allerlei schade en slijtage, is inherent aan dergelijke kunstwerken. Zaak is om daar vanuit de bevoegde overheid adequaat op in te spelen via regelmatig onderhoud en herstellingswerkzaamheden. Dat is ook naar best vermogen gebeurd.

Als we het hebben over onderhoud aan tunnels, dan wil ik ook iets meer zeggen over de Stefania-tunnel en de Rogiertunnel.

Stefania-tunnel

In de voorbije jaren zijn nog heel wat werkzaamheden aan het plafond van de Stefaniatunnel uitgevoerd. Deze werken hebben toen in totaal 5,4 miljoen euro gekost. Deze werkzaamheden werden in 2008 nog opgestart door mijn voorganger Pascal Smet. Maar ikzelf heb meteen na mijn aantreden in oktober 2009 nog een bijkomend budget van 1,4 miljoen euro toegekend voor het voortzetten van deze werkzaamheden aan deze Stefania-tunnel.

Sous la législature précédente, d'autres travaux ponctuels ont également été réalisés dans le tunnel Stéphanie :

- de nouvelles cloisons centrales ont été placées (2012-2013);
- des travaux ont été réalisés sur les rampes d'accès (2012).

Tunnel Rogier

Ces derniers jours, les médias ont consacré un reportage au tunnel Rogier dans le cadre du réaménagement de la place Rogier.

Une discussion longue et approfondie a été menée sur le réaménagement de la place Rogier entre mon cabinet, l'administration et le bureau d'architectes impliqué. Ces discussions visaient à assurer la mise en œuvre du projet, mais pour un budget qui restait maîtrisable. Le coût du réaménagement de la place Rogier a tout simplement été multiplié par deux entre 2006 et 2010. Un budget maîtrisable était nécessaire afin de mettre en œuvre le projet et ne pas hypothéquer le reste du budget destiné aux travaux publics (en ce compris les tunnels). Les différents choix qui ont été posés (comme par exemple la réduction de l'auvent) ont été faits en concertation avec l'administration et sur la base de ses propositions (qui ont notamment été formulées dans une note du 16 octobre 2009).

Il est vrai que l'administration a proposé en juin 2010 de procéder à des travaux d'étanchéité au-dessus du tunnel routier Rogier. Mon cabinet a étudié très sérieusement cette suggestion. Mais il a finalement été décidé de ne pas y donner suite :

- Ces travaux d'étanchéité ont été proposés par Bruxelles Mobilité comme une opportunité qui se présentait suite aux travaux prévus à la place Rogier, pas comme un impératif absolu et urgent afin de garantir la sécurité des usagers de la route.
- À ce moment-là, aucun plan détaillé du tunnel Rogier n'était disponible. Aucun projet concret et complètement au point n'existait en ce qui concerne cette étanchéité. Nous ne disposions donc pas de suffisamment d'informations pour décider d'une telle intervention. Dans la note de juin 2010, Bruxelles Mobilité indiquait même qu'il convenait de procéder à une analyse supplémentaire.
- Bien évidemment, le placement d'une chape d'étanchéité aurait engendré un important retard pour le réaménagement de la place Rogier et aurait considérablement aggravé les problèmes de mobilité durant le réaménagement.

Ook werden in de voorbije legislatuur nog andere punctuele werkzaamheden in de Stefania-tunnel uitgevoerd :

- er werden nieuwe centrale scheidingswanden geplaatst in de Stefania-tunnel (2012-2013);
- er werden werken uitgevoerd aan de toegangshellingen van de Stefania-tunnel (2012).

Rogiertunnel

De laatste dagen hebben de media een reportage gewijd aan de Rogiertunnel in het kader van de heraanleg van het Rogierplein.

Er werd een lange en grondige discussie gevoerd over de heraanleg van het Rogierplein tussen mijn kabinet, het bestuur en het betrokken architectenbureau. Die besprekingen dienden om ervoor te zorgen dat het project uitvoerbaar is voor een begroting die beheersbaar blijft. De kosten voor de heraanleg van het Rogierplein zijn gewoonweg verdubbeld tussen 2006 en 2010. Er was een beheersbaar budget nodig om het project uit te voeren en om de rest van de begroting voor openbare werken (met inbegrip van de tunnels) niet te hypothekeren. De verschillende keuzes die werden voorgesteld (bijvoorbeeld het verkleinen van het afdak) werden gemaakt in overleg met het bestuur en op basis van diens voorstellen (die onder meer geformuleerd zijn in een nota van 16 oktober 2009).

Het is inderdaad zo dat het bestuur in juni 2010 heeft voorgesteld om werken boven de wegtunnel Rogier uit te voeren met het oog op waterdichtheid. Mijn kabinet heeft dat voorstel zeer ernstig bestudeerd, maar er werd uiteindelijk beslist om er geen gevolg aan te geven :

- Die waterdichtheidswerken werden door Mوبiel Brussel voorgesteld als een kans die zich aanbod na de werken die gepland waren aan het Rogierplein en niet als een dringende noodzaak om de veiligheid van de gebruikers van de wegtunnel te waarborgen.
- Op dat moment was er geen enkel gedetailleerd plan van de Rogiertunnel beschikbaar. Er bestond geen enkel volledig uitgewerkt concreet plan voor die waterdichtheidswerken. We beschikten bijgevolg niet over voldoende gegevens om tot een dergelijke ingreep te beslissen. In de nota van juni 2010 heeft Mوبiel Brussel er zelfs op gewezen dat er een bijkomende analyse diende te worden uitgevoerd.
- Het leggen van een waterdichte grondlaag zou natuurlijk voor veel vertraging bij de heraanleg van het Rogierplein hebben gezorgd en zou de mobiliteitsproblemen tijdens de heraanleg aanzienlijk verergerd hebben.

- La véritable urgence était de rénover en profondeur les autres tunnels routiers. Notre politique consistait à travailler à l'aide d'un planning. Tous les experts et l'administration s'accordaient sur le fait que le tunnel Léopold II était la priorité numéro un à cet égard.

Enfin, je souhaiterais encore mentionner que j'ai fait réaliser des travaux ponctuels au niveau de la toiture du tunnel Rogier lors de la précédente législature. Ainsi, j'ai alloué quelques 250.000 euros en 2011 à la réparation de la toiture en béton. Il est donc faux de dire que les pouvoirs politiques ont abandonné le tunnel Rogier à son sort, comme on l'a entendu çà et là dans les médias.

2. Le projet prioritaire de rénovation du tunnel Léopold II

L'administration et les experts étaient sans équivoque : le tunnel Léopold II constituait la première urgence en termes de rénovation et présentait le plus grand risque pour la sécurité. C'est pourquoi on a décidé d'en faire une priorité absolue, et ce malgré le coût colossal (dans tous les scénarios).

Au début de la législature 2009-2014, on a effectué pour la première fois un vrai diagnostic du tunnel Léopold II, et on a constaté qu'il était en très piteux état (en dépit de son jeune âge). Certains le surnommaient même « les grottes de Bruxelles ». Une rénovation en profondeur s'imposait donc, car le tunnel Léopold II n'est pas seulement très populaire (65.000 utilisateurs par jour), mais il est aussi très long (2,5 km).

Avec le soutien de mon administration et sur la base de ses études et propositions, j'ai fait de la rénovation du tunnel Léopold II une priorité. J'ai réussi à convaincre le Gouvernement de la nécessité de rénover en profondeur ce tunnel. Et nous sommes également parvenus à prendre une décision sur ce point en Gouvernement.

Le 29 mars 2012, le Gouvernement bruxellois a décidé, sur ma proposition, de rénover en profondeur le tunnel Léopold II dans le cadre d'un projet PPP (partenariat public-privé ou, dans le jargon, un projet DBFM (*Design, Build, Finance, Maintain*)). Je tiens à souligner que la décision n'a pas été facile. En effet, le dossier a été soumis une première fois au Gouvernement à la mi-décembre 2011. Et pendant plus de trois mois, il a fait l'objet d'après discussions en intercabinets et au niveau du Gouvernement.

Vu le coût colossal de ce projet, vu son importance pour la mobilité et la qualité de vie dans notre Région, vu les considérations de techniques budgétaires et les règles européennes en la matière, vu la technicité du projet et de son financement, etc., il n'est pas surprenant que ce dossier n'ait pas été simple. Mais le fait que le Gouvernement a bel et bien pris une décision sur le sujet – au terme d'après

- De echte urgentie bestond erin de andere wegtunnels grondig te renoveren. Ons beleid was gebaseerd op een werkplanning. Alle deskundigen en het bestuur waren het eens over het feit dat de Leopold II-tunnel de toprioriteit in dat verband was.

Tot slot wil ik nog vermelden dat ik werken heb laten uitvoeren aan het plafond van de Rogiertunnel tijdens de vorige zittingsperiode. Ik heb aldus ongeveer 250.000 euro vrijgemaakt in 2011 voor het herstel van het betonnen plafond. Het is dus verkeerd te zeggen dat de overheden de Rogiertunnel aan zijn lot hebben overgelaten zoals men her en der in de media heeft gehoord.

2. Renovatie van de Leopold II-tunnel als prioritair project

De administratie en experts gaven ondubbelzinnig aan dat de Leopold II-tunnel de grootste prioriteit vormde op het vlak van renovatie en het grootste risico inzake veiligheid vertoonde. Daarom werd gekozen om hier een absolute prioriteit van te maken en dit ondanks de gigantische kostprijs (in éénder welk scenario).

Bij het begin van de legislatuur 2009-2014 werd de Leopold II-tunnel voor het eerst echt gediagnosticeerd en werd vastgesteld dat de tunnel (ondanks zijn jonge leeftijd) in zeer slechte staat verkeerde. Sommigen noemden de Leopold II-tunnel zelfs de « Grotten van Brussel ». Er was dus nood aan een grondige renovatie, gezien de Leopold II-tunnel zowel erg populair (65.000 dagelijkse gebruikers) als erg lang is (2,5 kilometer).

Met de steun van mijn administratie en op basis van hun studies en voorstellen heb ik van de renovatie van de Leopold II-tunnel een prioriteit gemaakt. Ik slaagde erin om de regering te overtuigen van de noodzaak van een grondige renovatie van deze tunnel. En het is ons ook gelukt om hierover binnen de regering tot een beslissing te komen.

Op mijn voorstel besliste de Brusselse Regering op 29 maart 2012 om de Leopold II-tunnel grondig te renoveren binnen het kader van een zogenaamde PPS-constructie (in vakjargon ging het om een DBFM (*Design, Build, Finance, Maintain*)-constructie). Ik wil er graag op wijzen dat dit geen eenvoudige beslissing was. Het dossier werd trouwens een eerste keer midden december 2011 aan de regering voorgelegd en maakte dus gedurende meer dan drie maanden onderwerp uit van zeer moeilijke discussies binnen interkabinettenwerkgroepen en op regeringsniveau.

Gelet op de enorme kostprijs van dit project, het belang ervan inzake de mobiliteit en leefbaarheid binnen ons gewest, de overwegingen op het vlak van begrotingstechnieken en Europese regels terzake, de techniciteit van het project en van zijn financiering, enzovoort is het ook niet verbazend dat dit geen eenvoudig dossier was. Het feit dat we hierover binnen de regering – weliswaar na moeilijke

discussions, il est vrai – montre que tous étaient conscients de la gravité de la situation.

Concrètement, nous voulions désigner un partenaire privé qui rénovait, financerait et entretiendrait le tunnel Léopold II. L'intérêt, du côté du secteur privé, était grand. La procédure d'attribution était déjà bien avancée lorsque j'ai passé le témoin, en 2014, au Ministre qui m'a succédé aux Travaux publics et aux Transports. À ce moment-là, cinq consortiums étaient encore en lice.

Je considère toujours la décision de rénover le tunnel Léopold II comme l'une des plus importantes que j'aie prises au cours de ma mandature, et ce pour plusieurs raisons :

- Il n'y a pas d'autre solution qu'une rénovation. Supposons que nous fermions le tunnel : cette autre solution déverserait chaque jour plusieurs dizaines de milliers d'automobilistes dans les quartiers d'habitation de Bruxelles. La qualité de vie des riverains diminuerait de façon dramatique. Ce n'est tout de même pas l'objectif ?
- Le tunnel est crucial pour la mobilité des Bruxellois eux-mêmes. Bon nombre de Bruxellois pensent que ce tunnel est surtout utilisé par les navetteurs. Mais des estimations prudentes font état, pour le tunnel Léopold II, d'au moins 50 % d'utilisateurs bruxellois. Le mauvais état du tunnel, ou sa fermeture, impacte donc avant tout les Bruxellois eux-mêmes. C'est donc pour eux également qu'il est crucial de le rénover.
- En 2012, nous avons sciemment opté pour un projet PPP fondé sur ce qu'on appelle une approche « cycle de vie ». En d'autres termes, un seul et même partenaire privé est responsable non seulement de la rénovation du tunnel Léopold II, mais aussi de son entretien sur le long terme (vingt-cinq ans). Cette approche présente d'importants avantages pour la Région. En effet, une telle approche incite le partenaire privé à utiliser des matériaux de grande qualité pour la rénovation afin de limiter les frais d'entretien ultérieurs.

Le choix d'un financement alternatif pour ce tunnel répondait aussi au souci de veiller à ce que l'entretien et la rénovation des autres tunnels restent également financables dans le cadre budgétaire existant.

3. Masterplan pour la rénovation des autres tunnels bruxellois

Malgré la nécessité urgente et prioritaire d'une rénovation profonde du tunnel Léopold II, il restait également la problématique générale de la rénovation des autres tunnels bruxellois. Afin de gérer efficacement ces rénovations de tunnels, un *masterplan* a été établi. Ce plan a été maintes fois discuté ces dernières semaines.

discussies – wel degelijk een beslissing namen wijst erop dat iedereen zich van de ernst van de toestand bewust was.

Concreet wilden we voor de Leopold II-tunnel een privépartner aanduiden die de tunnel zou renoveren, financieren en onderhouden. Hiervoor was er veel belangstelling vanuit de privésector. De gunningprocedure was al gevorderd toen ik in 2014 de fakkel doorgaf als Brussels minister van Openbare Werken. Op dat ogenblik waren nog 5 consortia in de running.

Ik beschouw deze beslissing om de Leopold II-tunnel te renoveren nog steeds als een van de belangrijkste uit mijn ambtsperiode. En dit om diverse redenen :

- Er is geen alternatief voor de renovatie. Stel dat we de tunnel zouden sluiten, dan zou het alternatief zijn dat dagelijks meer dan tienduizenden automobilisten door de Brusselse woonwijken gejaagd zouden worden. De levenskwaliteit van de buurtbewoners zou dramatisch dalen. Dit kan toch niet de bedoeling zijn ?
- De tunnel is van groot belang voor de mobiliteit van de Brusselaars zelf. Heel wat Brusselaars denken dat deze tunnel vooral door pendelaars wordt gebruikt. Voorzichtige schattingen spreken nochtans van minstens 50 procent Brusselse gebruikers van deze tunnel. De slechte staat van de Leopold II-tunnel, of een sluiting van deze tunnel, is dus in de eerste plaats nadelig voor de Brusselaars zelf. Een renovatie is dus ook voor hen van bijzonder groot belang.
- We hebben in 2012 bewust gekozen voor een PPS-constructie met een zogenaamde levenscyclusbenadering. Dit wil zeggen dat eenzelfde privépartner zowel verantwoordelijk is voor de renovatie van de Leopold II-tunnel als voor het onderhoud ervan op lange termijn (25 jaar). Deze benadering biedt grote voordelen voor het Gewest. Een dergelijke constructie zet een privépartner er immers toe aan om hoogwaardige materialen te gebruiken voor de renovatie, zodat de onderhoudskosten achteraf ook binnen de perken blijven.

De keuze voor alternatieve financiering van deze tunnel werd eveneens ingegeven vanuit de bekommernis om ook het onderhoud en de renovatie van de overige tunnels binnen het beschikbare financiële kader betaalbaar te houden.

3. Masterplan voor de renovatie van de andere Brusselse tunnels

Ondanks de dringende en prioritaire nood aan een grondige renovatie van de Leopold II-tunnel, bestond er tevens de algemene problematiek van de renovatie van de andere Brusselse tunnels. Met het oog op een doeltreffend beheer van deze renovaties werd een *masterplan* opgesteld, dat de laatste weken herhaaldelijk ter sprake is gekomen.

Permettez-moi de vous en expliquer la chronologie :

- Mon prédécesseur M. Pascal Smet a ordonné une analyse des vingt-cinq tunnels afin d’avoir une meilleure vue sur la situation sécuritaire de ces tunnels. Ce diagnostic a été effectué au début de ma législature, c’est-à-dire entre juillet 2009 et décembre 2010. Les conclusions se retrouvent dans un rapport de diagnostic, sorti en janvier 2011.
- Simultanément à la décision gouvernementale de mars 2012, qui approuvait la rénovation du tunnel Léopold II, le Gouvernement bruxellois m’a demandé d’établir un *masterplan* pour les tunnels bruxellois. Suite à cela, en accord avec Bruxelles Mobilité et le bureau d’études Egis, nous avons établi ce fameux *masterplan*. C’était le premier grand plan de rénovation de tunnels dans cette Région ! Ce *masterplan*, un document en quatre volumes, sera définitivement prêt en août 2013.
 1. La première partie, terminée en septembre 2012, contenait les mesures les plus urgentes pour les tunnels bruxellois. Ces mesures urgentes étaient nécessaires en attendant la rénovation en profondeur.
 2. La deuxième partie de mars 2013 concerne le planning à long terme des rénovations de tunnels. Dans ce plan, trois scénarios possibles de rénovation sont avancés.
 3. La troisième partie de juillet 2013 concerne la façon dont ces rénovations doivent être abordées au niveau organisationnel.
 4. Ensuite, il y a la synthèse conclusive du *masterplan* en août 2013.

À la suite de l’achèvement de ce *masterplan*, des discussions intenses ont eu lieu. Il y avait des décisions importantes à prendre :

- Quel scénario de rénovation avait notre préférence ? Comme indiqué dans le *masterplan*, nous avons le choix entre trois scénarios. En concertation étroite avec l’administration, notre choix fut le scénario 3, le scénario le plus ambitieux. Il prévoyait une rénovation des tunnels bruxellois de plus de 300 mètres en douze ans. L’évaluation des coûts s’élevait à 360 millions d’euros (hors TVA). Ce prix excluait les travaux déjà prévus antérieurement pour le tunnel Léopold II. Les tunnels de moins de 300 mètres seraient financés sur le budget annuel des grands entretiens.

De facto, ce *masterplan* était le véritable fil conducteur pour procéder à la rénovation des tunnels bruxellois.

- Ce *masterplan* pour les tunnels a été intégré dans un Plan pluriannuel des Travaux publics et des Transports. Dans ce plan, il n’y avait pas uniquement des investis-

Sta mij toe de chronologie ervan uiteen te zetten :

- Mijn voorganger, Pascal Smet, heeft een analyse van de 25 tunnels bevolen om een beter zicht te krijgen op de veiligheidssituatie van deze tunnels. Die diagnose werd verricht in het begin van mijn legislatuur, dat wil zeggen tussen juli 2009 en december 2010. De conclusies ervan bevinden zich in een diagnoseverslag dat in januari 2011 werd uitgebracht.
- Op het moment dat de Brusselse regering in maart 2012 besliste de renovatie van de Leopold II-tunnel goed te keuren, verzocht ze mij een *masterplan* voor de Brusselse tunnels op te stellen. Naar aanleiding daarvan hebben wij in overeenkomst met Mobiel Brussel en het studiebureau Egis, dat bewuste *masterplan* opgesteld. Het was het eerste grote plan voor de renovatie van tunnels in dit Gewest! Het werd een document in vier volumes, dat definitief klaar was in augustus 2013.
 1. Het eerste deel, dat klaar was in september 2012, bevat de dringendste maatregelen voor de Brusselse tunnels. Die dringende maatregelen waren nodig in afwachting van een grondige renovatie.
 2. Het tweede deel, van maart 2013, betreft de langetermijnplanning voor de tunnelrenovaties. In dat plan worden 3 mogelijke renovatiescenario’s vooruitgeschoven.
 3. Het derde deel, van juli 2013, betreft de wijze waarop die renovaties moeten worden aangepakt op het organisatorisch vlak.
 4. Daarna werd de beslissende synthese van het *masterplan* gemaakt, in augustus 2013.

Naar aanleiding van de voltooiing van dit *masterplan* hebben intense discussies plaatsgevonden. Belangrijke beslissingen moesten genomen worden :

- Welk renovatiescenario kreeg onze voorkeur ? Zoals aangegeven in het *masterplan* hadden wij de keuze tussen drie scenario’s. In nauw overleg met het bestuur hebben wij gekozen voor scenario 3, het meest ambitieuze. Dat voorzag in een renovatie van de Brusselse tunnels van meer dan 300 m lang in 12 jaar tijd. De kosten werden geraamd op 360 miljoen euro (exclusief btw). Die prijs omvatte niet de reeds vooraf geplande werken voor de Leopold II-tunnel. De tunnels van minder dan 300 m zouden gefinancierd worden met het jaarlijks budget voor groot onderhoud.

Dit *masterplan* was de facto de werkelijke leidraad voor de renovatie van de Brusselse tunnels.

- Dit *masterplan* voor de tunnels werd opgenomen in een Meerjarenplan voor Openbare Werken en Vervoer. Het plan bevatte niet enkel de investeringen voor auto-

sements pour les infrastructures automobiles, mais aussi des investissements qui concernaient l'amélioration des transports publics (comme repris dans le plan de gestion de la STIB, conclu début 2013). Le Gouvernement avait besoin d'avoir une vue d'ensemble des nécessités financières dans les années à venir.

Ce plan d'investissement global pour les Travaux publics et les Transports a été discuté en intercabinets le 14 octobre 2013. Le 24 octobre 2013, le Gouvernement bruxellois en a pris acte.

- Ensuite il y a encore eu des décisions gouvernementales en exécution du *masterplan* pour les tunnels.

Par exemple : le 3 avril 2014, le Gouvernement a décidé de recruter cinq personnes supplémentaires pour Bruxelles Mobilité afin d'exécuter ce *masterplan*. Sans être en charge de la Fonction publique, j'ai libéré 300.000 euros sur mes budgets afin de procéder à ces engagements. Je réalisais en effet que le nombre de personnes à Bruxelles Mobilité était insuffisant et trop juste pour rencontrer efficacement les hautes exigences du *masterplan*.

Pour conclure, je voudrais encore mentionner que j'ai parlé du *masterplan* au Parlement bruxellois lors du débat parlementaire concernant le budget des Travaux publics et des Transports en 2013. Le *masterplan* n'était en aucun cas un document confidentiel, comme on l'a suggéré ici et là.

En conclusion, je peux donc vous affirmer que sous la législature précédente, on a toujours réalisé les travaux nécessaires d'entretien et de réparation des tunnels, car la sécurité des usagers de la route était essentielle pour moi. Sous la dernière législature, nous avons aussi largement préparé la rénovation des tunnels bruxellois. En témoignent la décision de mars 2012 de rénover le tunnel Léopold II et l'élaboration du *masterplan* de 2013.

J'espère ainsi vous avoir suffisamment éclairés sur la politique que j'ai menée sous la législature précédente, et je répondrai très volontiers à vos questions éventuelles. »

II.3.2. Échange de vues

Le président, avant toute chose, annonce que les délibérations du Gouvernement, auxquelles Mme Brigitte Grouwels a fait allusion, seront dès que possible communiquées aux membres de la commission spéciale.

M. Marc Loewenstein souhaiterait que toutes les délibérations du Gouvernement depuis 1989 soient portées à la connaissance des commissaires. Il en a d'ailleurs introduit la demande écrite.

infrastructuur, maar ook investeringen betreffende de verbetering van het openbaar vervoer (zoals vermeld in het begin 2013 gesloten beheersplan voor de MIVB). De regering had nood aan een overzicht van de financiële noden voor de komende jaren.

Dit globaal investeringsplan voor Openbare Werken en Vervoer werd besproken in een interkabinettenvergadering op 14 oktober 2013. Op 24 oktober 2013 nam de Brusselse Regering akte ervan.

- Daarna werden nog regeringsbeslissingen genomen ter uitvoering van het *masterplan* voor de tunnels.

Op 3 april 2014 besliste de regering bijvoorbeeld 5 extra personen aan te werven voor Mobiel Brussel met het oog op de uitvoering van dit *masterplan*. Ondanks het feit dat ik niet belast ben met het Openbaar Ambt, heb ik 300.000 euro vrijgemaakt in mijn begrotingen om over te gaan tot die aanwerving. Ik beseftte immers dat Mobiel Brussel te weinig personeel had om op doeltreffende wijze de hoge vereisten van het *masterplan* te vervullen.

Tot slot wens ik nog te vermelden dat ik heb gesproken van het *masterplan* in het Brussels Parlement tijdens het parlementair debat betreffende de begroting Openbare Werken en Vervoer in 2013. Het *masterplan* was in geen geval een vertrouwelijk document, zoals hier en daar werd gesuggereerd.

Bij wijze van besluit mag ik dus stellen dat in de voorbije regeerperiode steeds de noodzakelijke onderhouds- en herstellingswerkzaamheden aan de tunnels zijn uitgevoerd. De veiligheid van de weggebruikers was voor mij immers essentieel. Ook hebben we in de vorige legislatuur de renovatie van de Brusselse tunnels grondig voorbereid. Denk maar aan de beslissing van maart 2012 om de Leopold II-tunnel te renoveren én aan de opmaak van het *masterplan* uit 2013.

Ik hoop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd over mijn beleid in de vorige regeerperiode en sta uiteraard open voor verdere vragen. »

II.3.2. Gedachtewisseling

De voorzitter deelt eerst mee dat de beslissingen van de regering waarop mevrouw Brigitte Grouwels heeft gezinspeeld, zodra mogelijk zullen worden bezorgd aan de leden van de bijzondere commissie.

De heer Marc Loewenstein vraagt dat alle beslissingen van de regering sinds 1989 ter kennis van de commissieleden worden gebracht. Hij heeft daartoe trouwens een schriftelijk verzoek ingediend.

S'agissant du *masterplan* rédigé par la société Egis Tunnels, le député s'étonne du long délai – près de deux ans – entre la fin de la réalisation du diagnostic, en décembre 2010, et la transmission de la phase 1 du *masterplan*, en septembre 2012.

L'orateur se demande qui étaient les participants aux « discussions intenses » qui, selon Mme Brigitte Grouwels, auraient suivi la réception du *masterplan*. Était-ce une discussion interne cabinet/administration ou au sein du Gouvernement ? Il demande également si c'est du *masterplan* lui-même ou d'une note de synthèse qu'il fut question lors de la réunion intercabinet du 14 octobre 2013. De quel document le Gouvernement a-t-il pris acte le 24 octobre 2013 ?

Le député s'interroge sur la réalité du blocage, dont la presse s'est faite l'écho, qu'auraient opposé Écolo et Groen aux investissements dans les tunnels. La prise d'acte du 24 octobre 2013 a-t-elle ouvert des discussions à ce propos au sein du Gouvernement ou a-t-elle seulement eu pour effet de permettre à l'administration d'utiliser le *masterplan* comme document de référence ?

Il semble au député que la décision aurait été prise, quelques mois avant les élections de 2014, de procéder à l'engagement des cinq collaborateurs supplémentaires réclamés par l'administration en vue de renforcer la cellule « tunnels ». L'orateur voudrait savoir si ces personnes sont entre-temps entrées en service.

Le journal *Le Soir* rapporte, dans son édition des 20 et 21 février 2016, qu'un ingénieur aurait alerté, le 26 janvier 2012, le Ministre Pascal Smet des dégradations importantes, consécutives à des infiltrations, subies par le plafond du tunnel Rogier. Une étude de faisabilité est alors effectuée, portant sur l'inscription des travaux d'étanchéisation, dont le coût est évalué à quatre millions d'euros, dans le cadre de la réfection de la place Rogier (afin d'éviter un démontage ultérieur des nouveaux aménagements). Par ailleurs, une note verte de juillet 2010, signée par le chef de cabinet de Mme Brigitte Grouwels, exclut d'inclure l'étanchéisation du tunnel Rogier dans le cadre du chantier dont la place éponyme fait l'objet, dont le budget avait déjà doublé à l'époque. Le député est surpris de ce manquement au principe de la coordination des chantiers, en vertu duquel tous les travaux affectant une même portion de la voie publique doivent être réalisés par les divers opérateurs au cours d'un même chantier afin d'éviter toute réouverture intempestive de la voirie. L'argument alors évoqué était qu'ajouter la rénovation de l'étanchéité du tunnel aux travaux en cours augmenterait les embarras de circulation, déjà importants, liés au chantier. Le député craint qu'on ait seulement reporté le problème.

Mme Céline Delforge s'interroge toujours, à ce stade des travaux de la commission spéciale, sur l'absence, entre

Inzake het *masterplan* dat werd opgesteld door de firma Egis Tunnels, is de volksvertegenwoordiger verbaasd over de lange termijn – bijna twee jaar – tussen de voltooiing van de diagnose in december 2010 en de overzending van fase 1 van het *masterplan* in september 2012.

De spreker vraagt wie de deelnemers waren aan de « intense besprekingen » die volgens mevrouw Brigitte Grouwels zouden zijn gevolgd op de oplevering van het *masterplan*. Was het een interne bespreking kabinet/bestuur of binnen de Regering ? Hij vraagt ook of het *masterplan* zelf of een synthesesnota besproken werd op de interkabinettenvergadering van 14 oktober 2013. Van welk document heeft de regering op 24 oktober 2013 akte genomen ?

De volksvertegenwoordiger vraagt of het wel zo is dat Ecolo en Groen zich zouden hebben verzet tegen investeringen in de tunnels, zoals dat in de pers is verschenen. Heeft het document waarvan de regering akte heeft genomen op 24 oktober 2013 geleid tot besprekingen binnen de regering of had dat enkel tot gevolg dat het bestuur het *masterplan* als referentiedocument gebruikte ?

Volgens de volksvertegenwoordiger zou, enkele maanden vóór de verkiezingen van 2014 de beslissing zijn genomen om vijf extra medewerkers in dienst te nemen, zoals gevraagd door het bestuur om de cel « tunnels » te versterken. De spreker vraagt of die personen inmiddels in dienst zijn getreden.

De krant *Le Soir* vermeldt in haar editie van 20 en 21 februari 2016 dat een ingenieur op 26 januari 2012 minister Pascal Smet op de hoogte zou hebben gebracht over ernstige beschadigingen van het plafond van de Rogiertunnel ten gevolge van insijpelingen. Er werd toen een haalbaarheidsstudie uitgevoerd over waterdichtheidswerken waarvan de kosten werden geraamd op 4 miljoen euro in het kader van de heraanleg van het Rogierplein (om achteraf een demontage van de nieuwe inrichtingen te vermijden). Voorts sluit een groene nota van juli 2010, ondertekend door de kabinetschef van mevrouw Brigitte Grouwels, uit dat de waterdichtheidswerken aan de Rogiertunnel worden uitgevoerd in het kader van de werken aan het Rogierplein, waarvan het budget destijds al verdubbeld was. Het verbaast de volksvertegenwoordiger dat het principe van de coördinatie van de bouwplaatsen niet werd nageleefd : de verschillende operatoren moeten alle werken aan eenzelfde deel van de openbare weg in het kader van eenzelfde bouwplaats uitvoeren om te voorkomen dat de weg al snel weer moet worden opengebrouwen. Als argument werd toen aangehaald dat, als de waterdichtheidswerken tegelijk met de lopende werken zouden worden uitgevoerd, de reeds grote verkeersproblemen wegens de werken nog zouden toenemen. De volksvertegenwoordiger vreest dat men enkel het probleem op de lange baan heeft geschoven.

Mevrouw Céline Delforge heeft in deze fase van de werkzaamheden van de bijzondere commissie nog altijd

2003 et 2009, de diagnostic en bonne et due forme des tunnels bruxellois, à défaut qu'une société ait été désignée pour cette tâche. Or, une inspection plus approfondie aurait pu permettre de déceler les dégradations qui ont mené à la fermeture des tunnels Stéphanie et Montgomery. La députée souhaiterait savoir quelles furent les initiatives prises en la matière par Mme Brigitte Grouwels lorsqu'elle était ministre : s'en tenait-on alors à un contrôle purement visuel ou des analyses plus poussées avaient-elles lieu ?

Il ressort de l'exposé de Mme Brigitte Grouwels qu'elle a présenté, en octobre 2013, un plan pluriannuel d'investissements dans les infrastructures. Ce plan, auquel le *masterplan* était intégré, portait sur l'ensemble des travaux publics. La députée se demande dès lors si, avant son intégration dans ce plan pluriannuel (dont l'objet dépassait les seuls tunnels), le *masterplan* lui-même a fait l'objet de discussions au sein du Gouvernement et, le cas échéant, si le choix du scénario 3 était le fruit de ces discussions.

À propos du tunnel Rogier, la députée rapporte avoir lu dans la presse qu'il fut décidé, afin de ne pas grever le budget des travaux de réaménagement de la place Rogier, de ne pas exécuter les travaux d'étanchéisation requis, alors même qu'un fonctionnaire avait averti de leur urgence et de leur coût accru s'ils n'étaient réalisés qu'après la clôture du chantier de la place Rogier. L'oratrice ne comprend pas les raisons de ce choix, en conséquence duquel les problèmes d'étanchéité du tunnel Rogier ne sont toujours pas résolus, et les comprend d'autant moins que le réaménagement de la place Rogier est lui-même, en tout état de cause, déjà bien plus long et plus onéreux qu'initialement prévu.

La députée, enfin, souhaiterait savoir si l'opportunité de procéder à l'engagement d'ingénieurs supplémentaires a fait l'objet de discussions au sein du Gouvernement.

En réponse à une question du président, Mme Brigitte Grouwels confirme que le *masterplan* a été intégré au plan pluriannuel d'octobre 2013.

M. Boris Dilliès commence par déplorer que 1.200 pages de documents aient été transmises aux membres de la commission spéciale la veille à 14 heures, ce qui ne leur a pas laissé la possibilité d'en prendre effectivement connaissance.

Le député relève ce qui lui apparaît comme une constante dans les auditions auxquelles il a été procédé depuis que la commission spéciale a ouvert ses travaux : chacun, tant dans l'administration qu'au niveau politique, prétend avoir fait ce qu'il avait à faire. L'orateur espère que la suite des travaux de la commission spéciale permettra d'assigner les responsabilités de chacun.

vragen over het ontbreken, tussen 2003 en 2009, van een behoorlijke diagnose van de Brusselse tunnels omdat er geen firma voor die taak werd aangewezen. Een grondigere inspectie had evenwel de beschadigingen die tot de sluiting van de Stefania- en Montgomerytunnel hebben geleid, aan het licht kunnen brengen. De volksvertegenwoordigster vraagt welke initiatieven mevrouw Brigitte Grouwels heeft genomen toen ze minister was : heeft men het toen bij een louter visuele controle gehouden of zijn er grondigere analyses uitgevoerd ?

In oktober 2013, gaf mevrouw Brigitte Grouwels een uiteenzetting over een meerjareninvesteringsplan voor de infrastructuur. Dat plan, waarin het *masterplan* was opgenomen, betrof alle openbare werken. De volksvertegenwoordigster vraagt zich dan ook af of, vóór de integratie in dat meerjarenplan (dat over meer ging dan enkel de tunnels), het *masterplan* zelf besproken werd binnen de regering en, zo ja, of de keuze voor scenario 3 het gevolg was van die besprekingen.

Inzake de Rogiertunnel, meldt de volksvertegenwoordigster dat zij in de pers gelezen heeft dat beslist werd, om de begroting voor de werken inzake de heraanleg van het Rogierplein niet te belasten, de vereiste waterdichtheidswerken niet uit te voeren, terwijl een ambtenaar gewaarschuwd had voor de noodzaak en verhoogde kost indien ze slechts na het afronden van de werken voor het Rogierplein werden uitgevoerd. De spreekster begrijpt de redenen voor die keuze niet, waardoor de problemen met de waterdichtheid van de Rogiertunnel nog altijd niet opgelost zijn, des te minder daar de heraanleg van het Rogierplein zelf hoe dan ook reeds langer en duurder is dan oorspronkelijk gepland was.

Tot slot wenst de volksvertegenwoordigster te weten of binnen de regering werd besproken of er nood was aan het aanwerven van extra ingenieurs.

Als antwoord op een vraag van de voorzitter, bevestigt mevrouw Brigitte Grouwels dat het *masterplan* werd opgenomen in het meerjarenplan van oktober 2013.

De heer Boris Dilliès vindt het om te beginnen jammer dat 1.200 bladzijden documenten aan de leden van de bijzondere commissie werden bezorgd de dag tevoren om 14.00 uur, wat hem niet de mogelijkheid heeft gelaten ze effectief in te kijken.

De volksvertegenwoordiger wijst op dat wat hem een constante lijkt in de hoorzittingen sedert de bijzondere commissie van start gegaan is : iedereen, zowel bij het bestuur als op politiek niveau, beweert gedaan te hebben wat hij moest doen. De spreker hoopt dat het vervolg van de werkzaamheden van de bijzondere commissie de mogelijkheid zal bieden de verantwoordelijkheden van iedereen aan te duiden.

Le député conclut de l'exposé de Mme Brigitte Grouwels que celle-ci considérait la rénovation du tunnel Léopold II comme un projet prioritaire. Or, aucuns travaux d'envergure n'y ont à ce jour été entamés, bien qu'ils aient été présentés comme urgents dès 2009. Les justifications d'ordre budgétaire apportées par Mme Brigitte Grouwels ne résistent pas, selon l'orateur, à l'examen des données transmises aux membres de la commission spéciale; il ressort en effet de celles-ci, expose le député, que la part non dépensée du budget alloué aux infrastructures n'a cessé de croître : 3 millions d'euros en 2010, 25 millions d'euros en 2011, 22 millions en 2012 et 12 millions en 2013.

Mme Brigitte Grouwels s'interroge sur la provenance des chiffres cités par M. Boris Dilliès, qui précise qu'il s'agit des analyses budgétaires communiquées au Parlement, et qu'il les tient à la disposition de l'oratrice.

À la lumière des chiffres précités, M. Boris Dilliès met en doute le manque de moyens allégué par Mme Brigitte Grouwels. Le député, toutefois, ne doute pas de la bonne volonté de cette dernière : le chapeau que l'on veut faire porter à l'ancienne Ministre est manifestement trop grand pour elle, qui n'est pas seule responsable – peut-être est-ce le costume ministériel qui était trop grand par rapport à l'ampleur de la tâche.

Le député exhorte enfin à ce que la lumière soit faite sur les responsabilités des uns et des autres.

M. Jamal Ikazban note avec satisfaction que des mesures ont été prises lorsque Mme Brigitte Grouwels était ministre des Travaux publics : des travaux ont été réalisés dans les tunnels, des projets de rénovation ont été lancés, etc.

L'orateur ajoute par ailleurs qu'un chantier tel que celui de la rénovation du tunnel Léopold II exige une concertation avec les communes concernées.

Le député, qui précise ne pas chercher des coupables mais vouloir comprendre les causes de la situation actuelle, se replace au moment du transfert à la Région de la compétence sur les tunnels et estime que la question de l'état dans lequel se trouvaient ces tunnels à ce moment-là n'a pas encore reçu de réponse satisfaisante. Au-delà, l'orateur s'interroge sur la conception même des tunnels bruxellois et souhaiterait obtenir des éclaircissements sur les options techniques retenues. La question lui semble fondamentale, notamment à la lumière de l'état de délabrement dans lequel se trouve le tunnel Léopold II, qui n'a pourtant qu'une trentaine d'années. Le député estime qu'aussi longtemps que cette question demeurera sans réponse, il sera impossible de procéder à une évaluation adéquate des travaux d'entretien et de prévention à entreprendre. Dès lors, M. Ikazban demande à Mme Brigitte Grouwels si une réflexion à ce

De volksvertegenwoordiger leidt uit de uiteenzetting van mevrouw Brigitte Grouwels af dat zij de renovatie van de Leopold II-tunnel als een prioritair project beschouwde. Geen enkel van de grote werken werden echter tot op heden gestart, hoewel zij al in 2009 als dringend werden voorgesteld. De verantwoordingen van budgettaire orde die mevrouw Brigitte Grouwels gaf, wegen volgens de spreker niet op tegen de gegevens die werden bezorgd aan de leden van de bijzondere commissie; daaruit blijkt immers dat het niet uitgegeven deel van de begroting die werd toegekend voor de infrastructuur voortdurend gestegen is : 3 miljoen euro in 2010, 25 miljoen euro in 2011, 22 miljoen euro in 2012 en 12 miljoen euro in 2013.

Mevrouw Brigitte Grouwels heeft vragen bij de herkomst van de cijfers die de heer Boris Dilliès aanhaalt. Die laatste preciseert dat het gaat over budgettaire analyses die werden meegedeeld aan het Parlement, en dat hij ze ter beschikking van de spreker houdt.

In het licht van voornoemde cijfers, heeft de heer Boris Dilliès twijfels over het gebrek aan middelen dat mevrouw Grouwels heeft aangehaald. De volksvertegenwoordiger twijfelt echter niet aan de goede wil van de minister : maar de verantwoordelijkheid die men haar wil laten dragen was kennelijk te groot voor haar; zij was niet als enige verantwoordelijk, maar misschien woog die ministerpost te zwaar.

De volksvertegenwoordiger vraagt ten slotte dat de verantwoordelijkheid van elkeen onder de loep wordt genomen.

De heer Jamal Ikazban wijst met tevredenheid op het feit dat maatregelen genomen werden toen mevrouw Brigitte Grouwels minister van Openbare Werken was : er zijn werken uitgevoerd in de tunnels, er zijn renovatieprojecten opgestart, enzovoort.

De spreker voegt er aan toe dat, wat de renovatie van de Leopold II-tunnel betreft, overleg vereist is met de gemeenten in kwestie.

De volksvertegenwoordiger, die geen schuldigen wil zoeken maar de redenen voor de huidige situatie willen begrijpen, keert terug naar het moment waarop het Gewest de bevoegdheid inzake de tunnels gekregen heeft en vindt dat er nog geen bevredigend antwoord is gegeven op de vraag naar de toestand van die tunnels op dat moment. Voorts stelt de spreker zich vragen over het ontwerp zelf van de Brusselse tunnels en wenst hij verduidelijkingen over de technische keuzes die werden gemaakt. Dat lijkt hem van fundamenteel belang, inzonderheid in het licht van de verloederde toestand waarin de Leopold II-tunnel zich momenteel bevindt, ondanks het feit dat die maar 30 jaar oud is. Volgens de spreker is het, zolang er geen antwoord op die vraag is gegeven, niet mogelijk om een adequaat beeld te krijgen van de onderhouds- en preventiewerken die moeten worden uitgevoerd. De spreker vraagt mevrouw

propos tenait une place, au cours de son mandat ministériel, dans les décisions qu'elle a été menée à prendre, s'agissant des tunnels et des interventions parfois urgentes qu'ils requéraient.

M. Alain Courtois salue le courage dont fait preuve Mme Brigitte Grouwels en s'exposant aux questions des membres de la commission spéciale mais déplore toutefois que les personnes auditionnées jusqu'à présent semblent toutes se renvoyer la balle. Or, il importe selon le député que toute la lumière soit faite sur les causes de la situation actuelle, qu'il estime nuisible à l'image, déjà bien écornée, de la Région.

L'orateur déclare qu'aucune suite n'a, par le passé, été réservée aux diagnostics, aux plans ou aux avertissements écrits (et donc formels) successifs. Ainsi, le diagnostic des tunnels routiers, préalable à la rédaction du *masterplan*, fut communiqué dès décembre 2010 à Mme Brigitte Grouwels, accompagné de recommandations portant sur des mesures à mettre en œuvre d'urgence. Ces mesures n'ont pas été prises, d'après le député : si les travaux d'entretien nécessaires avaient été réalisés, comme l'affirme Mme Brigitte Grouwels, les tunnels ne seraient pas dans l'état qu'on leur connaît aujourd'hui.

La phase 1 du *masterplan*, relative aux mesures d'urgence, date du 5 septembre 2012, rappelle l'orateur qui se demande quelles ont été les premières mesures prises par Mme Brigitte Grouwels en tant que gestionnaire de crise, une fois en possession de ce document et du diagnostic précité : quelles ont été ses actions à l'égard de son cabinet, de son administration, des autres cabinets et du Gouvernement ?

L'orateur interroge Mme Brigitte Grouwels sur la nature des travaux d'entretien mentionnés au cours de son exposé. L'ancienne Ministre lui ayant répondu qu'il s'agissait de davantage que du simple nettoyage nocturne des tunnels, la notion de travaux d'entretien subsumant les interventions, le député s'étonne que les crédits disponibles n'aient pas été entièrement utilisés. L'orateur en conclut que, bien qu'elle ait disposé de l'information et des moyens financiers pour entretenir les tunnels de manière adéquate, Mme Brigitte Grouwels n'en a rien fait.

Le député expose dès lors que, même si les priorités politiques visaient alors les transports publics et les cyclistes, il ne peut imaginer que la non-utilisation de crédits pourtant disponibles, qui auraient permis de réaliser les travaux urgents nécessaires à la sécurisation des tunnels, résulte d'un choix effectué sciemment.

Mme Els Ampe remarque, à titre préalable, que de toutes les personnes auditionnées par la commission spéciale depuis le début de ses travaux, Mme Brigitte Grouwels

Grouwels dan ook of er op dat vlak, toen zij minister was, een denkoefening was opgenomen in de beslissingen die zij heeft moeten nemen over tunnels en de soms dringende ingrepen die nodig waren.

De heer Alain Courtois looft de moed van mevrouw Brigitte Grouwels die wil antwoorden op de vragen van de leden van de bijzondere commissie, maar hij betreurt evenwel dat de personen die tot op heden zijn gehoord elkaar de bal lijken toe te spelen. Het is volgens de volksvertegenwoordiger evenwel van fundamenteel belang dat men zijn licht laat schijnen op de oorzaken voor de huidige toestand, die hij schadelijk acht voor het al aangevreten imago van het Gewest.

De spreker zegt dat er in het verleden geen enkel gevolg is gegeven aan de diagnoses, de plannen of schriftelijke (en dus voor formele) opeenvolgende waarschuwingen. De diagnose van de wegtunnels is, voorafgaand aan de opstelling van het *masterplan*, in december 2010 aan mevrouw Brigitte Grouwels meegedeeld, samen met de aanbevelingen over dringend te nemen maatregelen. Die maatregelen zijn, volgens de volksvertegenwoordiger, niet genomen : als de nodige onderhoudswerken waren uitgevoerd, zoals mevrouw Brigitte Grouwels zegt, zouden de tunnels niet verkeren in de toestand waarin ze vandaag verkeren.

Fase 1 van het *masterplan*, dat betrekking heeft op de dringende maatregelen, dateert van 5 september 2012, aldus de spreker, die zich afvraagt welke eerste maatregelen mevrouw Brigitte Grouwels heeft genomen als beheerder van de crisis zodra zij in het bezit was van dat document en van de voormelde diagnose : wat hebben haar kabinet, haar bestuur, de andere kabinetten en de regering ondernomen ?

De spreker stelt mevrouw Brigitte Grouwels vragen over de aard van de onderhoudswerken die ze in haar uiteenzetting te berde heeft gebracht. De voormalige minister heeft hem geantwoord dat het vooral ging over het gewone nachtelijke onderhoud van de tunnels en dat onderhoudswerken vallen onder ingrepen. De volksvertegenwoordiger is verbaasd over het feit dat de beschikbare kredieten niet volledig zijn opgebruikt. De spreker besluit dat mevrouw Brigitte Grouwels wel beschikte over de informatie en de financiële middelen om de tunnels zoals het hoort te onderhouden, maar zij heeft daar helemaal niets mee gedaan.

Het parlementslid meent dan ook dat, ook al gingen de beleidsprioriteiten toen naar het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur, hij zich niet kan voorstellen dat het nietgebruik van nochtans beschikbare kredieten, die het mogelijk zouden gemaakt hebben om de noodzakelijke dringende werken uit te voeren voor de veiligheid in de tunnels, het resultaat is van een bewuste keuze.

Mevrouw Els Ampe zegt dat van alle personen die de bijzondere commissie sinds het begin van de werkzaamheden gehoord heeft, mevrouw Brigitte Grouwels degene is

est celle dont l'exposé est le plus conforme aux éléments qui ressortent des documents transmis aux commissaires, ce qui contraste fortement avec les auditions tenues la semaine précédente.

Toutefois, la députée conteste que la part des investissements consacrée aux travaux d'entretien ait été adéquate. Les ingénieurs chargés par la Région d'inspecter ses ouvrages d'art entre 1999 et 2003 ont recommandé de nombreux travaux visant à en garantir la stabilité. Or, sur les 126 ponts et tunnels concernés, seuls huit ont fait l'objet de travaux de réparation, dont sept lorsque Mme Brigitte Grouwels était ministre. L'oratrice soutient que ce manque d'entretien est à l'origine des problèmes actuels, que les fermetures de tunnels rendent douloureusement visibles. Dès 2000, par exemple, les ingénieurs du MET jugeaient moyen l'état du tunnel Stéphanie et invitaient à en réparer l'étanchéité. Une partie de ce tunnel a été rénovée sous les auspices de Mme Brigitte Grouwels mais, souligne la députée, pas la partie qui menace ruine aujourd'hui. Quant au tunnel Montgomery, son état était jugé bon en 2001 mais le rapport d'inspection constatait que l'étanchéité devait y être rétablie. On constate à présent, selon l'oratrice, les conséquences de l'absence de suivi réservée à ce constat. Le tunnel Léopold II, dont Mme Brigitte Grouwels a posé la réparation comme prioritaire, a été inspecté en 2002. Le rapport d'inspection insistait sur le défaut d'étanchéité des piédroits et notait la présence d'éclats dans le béton laissant les armatures apparentes. Bien qu'ils jugeassent moyen l'état du tunnel, les ingénieurs le considéraient néanmoins comme dangereux, en raison de problèmes de fixation d'éléments du faux-plafond et de pierres de la trémie Saintelette. La députée note que les recommandations des inspecteurs n'ont pas été mises en œuvre. Enfin, le tunnel Rogier offre, selon l'oratrice, un exemple de mauvaise communication de l'administration envers les autorités politiques, en ce qu'il lui semble évident que les travaux d'étanchéisation de ce tunnel auraient dû être présentés comme urgents et prioritaires.

Pour la députée, il ressort de ce qu'elle a parcouru des 142 rapports communiqués la veille aux commissaires que la plupart des tunnels étaient encore en bon état en 2002, ce dont elle déduit qu'ils l'étaient également en 1989, lors du transfert de la compétence à la Région. Par ailleurs, le rapport de novembre 2015 révèle que neuf des trente tunnels examinés présentent désormais des problèmes structurels, que la députée impute au lent travail de sape des eaux d'infiltration, consécutif au non-entretien de l'étanchéité des tunnels. Deux des tunnels concernés ont entre-temps été fermés à la circulation.

Dès lors, l'oratrice se demande pourquoi, entre 2003 et l'heure actuelle, seuls huit des 126 ponts et tunnels régionaux ont fait l'objet de travaux de stabilité. L'administra-

van wie de uiteenzetting het best overeenstemt met hetgeen naar voren komt uit de documenten die aan de commissieleden voorgelegd zijn. Dat staat in schril contrast met de hoorzittingen van vorige week.

Het parlementslid betwist evenwel dat het deel van de investeringen voor de onderhoudswerken voldoende zou zijn geweest. De ingenieurs die door het Gewest belast werden om de kunstwerken tussen 1999 en 2003 te inspecteren, hebben tal van werken aanbevolen om de stabiliteit te garanderen. Maar van de 126 bruggen en tunnels in kwestie zijn er slechts acht hersteld, waarvan zeven toen mevrouw Brigitte Grouwels minister was. De spreker beweert dat het gebrek aan onderhoud aan de oorsprong ligt van de huidige problemen, wat de sluitingen van de tunnels op pijnlijke wijze duidelijk maken. Vanaf 2000, vonden de ingenieurs van de MET al dat de Stefaniatunnel in niet erg goede staat was en zij bevelen aan om de waterdichtheid opnieuw in orde te brengen. Een deel van die tunnel is gerenoveerd onder mevrouw Brigitte Grouwels, en het parlementslid onderstreept dat het niet gaat over het deel dat vandaag dreigt in te storten. De Montgomerytunnel werd als goed beoordeeld in 2001 maar in het inspectieverslag werd vastgesteld dat de waterdichtheid opnieuw in orde gebracht moest worden. Vandaag stelt men vast wat de gevolgen zijn van het gebrek aan opvolging na die vaststelling. De Leopold II-tunnel, die volgens mevrouw Brigitte Grouwels prioritair hersteld moest worden, is in 2002 geïnspecteerd. Het inspectieverslag onderstreepte het gebrek aan waterdichtheid en de aanwezigheid van versplinterd beton, waarbij het ijzerwerk bloot kwam te liggen. Hoewel de ingenieurs de toestand van de tunnel als middelmatig beschouwden, meenden zij dat de tunnel toch als gevaarlijk beoordeeld diende te worden gelet op problemen met de bevestiging van elementen in het vals plafond en de stenen aan de tunnelmond Saintelette. Het parlementslid stelt vast dat de aanbevelingen van de inspecteurs niet uitgevoerd zijn. De Rogiertunnel vormt volgens de spreker een voorbeeld van slechte communicatie tussen het bestuur en de politieke overheid. Volgens de spreker, is het evident dat de werken voor het waterdicht maken van die tunnel als prioritair beschouwd dienden te worden.

Uit de 142 verslagen die de dag ervoor aan de commissieleden bezorgd zijn en die het parlementslid overlopen heeft, blijkt dat de meeste tunnels in 2002 nog in goede staat waren, waaruit zij besluit dat dit ook het geval was in 1989 bij de overdracht van de bevoegdheid naar het Gewest. Het verslag van november 2015 wijst er echter op dat negen van de dertig onderzochte tunnels structuurproblemen vertonen, die volgens de volksvertegenwoordiger het gevolg zijn van de insijpeling van het water als gevolg van het niet onderhouden van de waterdichtheid van de tunnels. Twee van de tunnels in kwestie zijn ondertussen voor het verkeer gesloten.

De spreker vraagt zich dan ook af waarom tussen 2003 en vandaag er slechts aan acht van de 126 gewestelijke bruggen en tunnels stabiliteitswerken zijn uitgevoerd.

tion est-elle en défaut d'avoir averti la Ministre du peu de suivi réservé aux recommandations des ingénieurs ?

La députée rappelle que le *masterplan*, auquel renvoyait souvent l'exposé de Mme Brigitte Grouwels, est muet quant aux problèmes structurels : on n'y trouve presque rien sur les infiltrations, la corrosion des ferraillements ou la dégradation du béton. L'administration a-t-elle attiré l'attention de la Ministre sur la nécessité d'un *masterplan* consacré à ces aspects ?

L'oratrice regrette que les chiffres cités par Mme Brigitte Grouwels ne coïncident pas avec ceux fournis aux membres de la commission spéciale et invite le président à faire la clarté sur ce point.

M. Bruno De Lille se joint aux questions soulevées par ses collègues et souligne par ailleurs que Mme Brigitte Grouwels a déclaré que le tunnel Léopold II constituait sa priorité; toutefois, il appert désormais que c'est l'état du tunnel Stéphanie qui est le plus préoccupant. Dès lors, comment se fait-il que les diagnostics successifs ne l'aient pas mis en lumière ?

M. Jef Van Damme se dit surpris que M. Bruno De Lille interroge Mme Brigitte Grouwels, alors qu'elle fut sa collègue au sein du Gouvernement Picqué IV.

Dans la mesure où, d'une part, M. Bruno De Lille aurait récemment déclaré ne pas avoir été au courant de l'état des tunnels bruxellois et où, d'autre part, Mme Brigitte Grouwels a exposé que le Gouvernement avait pris acte de cette problématique, le député souhaiterait avoir la confirmation que tous les membres du Gouvernement étaient bel et bien présents au moment où ces questions furent discutées et que, par conséquent, tous étaient au courant de la situation.

L'orateur rappelle ensuite que Mme Brigitte Grouwels a déclaré que, pour pallier le manque de personnel auquel elle dit avoir été confrontée, elle aurait libéré 300.000 euros de son propre budget, faute de pouvoir faire appel aux fonds alloués à la fonction publique. Dès lors, le député voudrait s'assurer que le Gouvernement avait été averti du manque allégué de personnel et voudrait connaître, le cas échéant, les raisons pour lesquelles le Gouvernement n'a pas soutenu la demande de la Ministre des Travaux publics, vu l'importance que revêtait dès 2012, avec les premiers rapports du *masterplan*, la question des tunnels. Le député explique que, si un refus a alors été opposé à Mme Brigitte Grouwels, il ne peut que s'étonner qu'un des membres du Gouvernement qui a refusé d' étoffer la cellule « tunnels » de Bruxelles Mobilité s'autorise aujourd'hui à interroger les uns et les autres sur leur responsabilité dans la situation actuelle.

Heeft het bestuur nagelaten om de minister op de hoogte te brengen van de gebrekkige opvolging na de aanbevelingen van de ingenieurs ?

De volksvertegenwoordigster wijst erop dat het *masterplan* waarnaar mevrouw Brigitte Grouwels vaak verwijst in haar uiteenzetting, niet spreekt van de structurele problemen : er wordt nagenoeg niets gezegd over de insijpelingen, de corrosie van het ijzerwerk of de beschadiging van het beton. Heeft het bestuur er de minister op gewezen dat een *masterplan* over die aspecten noodzakelijk was ?

De spreekster betreurt dat de cijfers die mevrouw Brigitte Grouwels heeft aangehaald, verschillen van de cijfers die aan de leden van de bijzondere commissie werden bezorgd. Ze verzoekt de voorzitter om dat punt te verduidelijken.

De heer Bruno De Lille sluit zich aan bij de vragen van zijn collega's en benadrukt voorts dat mevrouw Brigitte Grouwels had verklaard dat de Leopold II-tunnel haar prioriteit was. Nu blijkt de Stefaniatunnel er het ergst aan toe te zijn. Hoe komt het dan dat de opeenvolgende diagnoses dat niet aan het licht hebben gebracht ?

Het verrast de heer Jef Van Damme dat de heer Bruno De Lille vragen stelt aan mevrouw Brigitte Grouwels, aangezien ze zijn collega was in de regering-Picqué IV.

In zoverre, enerzijds, de heer Bruno De Lille onlangs zou hebben verklaard dat hij niet op de hoogte was van de staat van de Brusselse tunnels en, anderzijds, mevrouw Brigitte Grouwels erop gewezen heeft dat de regering akte had genomen van de problematiek, vraagt de volksvertegenwoordiger om bevestiging dat alle leden van de regering wel degelijk aanwezig waren toen die kwesties werden besproken, en bijgevolg allemaal op de hoogte waren van de situatie.

De spreker wijst er vervolgens op dat mevrouw Brigitte Grouwels verklaard heeft dat ze, om het personeelstekort waarmee ze naar eigen zeggen geconfronteerd werd, op te vangen, 300.000 euro op haar eigen begroting zou hebben vrijgemaakt, omdat ze geen beroep kon doen op de fondsen die bestemd waren voor het openbaar ambt. Bijgevolg vraagt de volksvertegenwoordiger of de regering op de hoogte was gebracht van het aangehaalde personeelstekort en, in voorkomend geval, waarom ze het verzoek van de minister van Openbare Werken niet heeft gesteund, gezien de slechte staat van de tunnels zoals vanaf 2012 uit de eerste rapporten van het *masterplan* bleek. De volksvertegenwoordiger legt uit dat, als het verzoek van mevrouw Brigitte Grouwels niet werd ingewilligd, het hem dan verbaast dat een van de leden van de regering die weigerde om de cel « tunnels » van Mobiel Brussel te versterken, vandaag het lef heeft om de enen en de anderen aan te tand te voelen over hun verantwoordelijkheid voor de huidige situatie.

M. Emmanuel De Bock cite une dépêche, émanant du cabinet de Mme Brigitte Grouwels et datée du 17 septembre 2013, annonçant que cinq candidats sont en lice pour obtenir un marché public portant sur la rénovation en profondeur et l'entretien, à partir de 2016, du tunnel Léopold II. Les travaux en questions, réalisés dans le cadre d'un partenariat public-privé décidé par le Gouvernement en 2012, devaient porter notamment sur la chaussée, les trottoirs, les issues de secours, l'extraction des fumées et la signalisation. Le partenariat devait s'étendre sur une période de vingt-cinq ans, la Région devant s'acquitter, une fois les travaux terminés, d'une redevance annuelle fixe. Les permis devaient être délivrés et l'adjudication devait intervenir en 2014.

Le député note à cet égard que la dépêche est en parfaite concordance avec les rapports alors en possession de la Ministre, dont le *masterplan* : comme Mme Els Ampe l'a souligné, il n'est ici question que de prévention des incendies, de sécurisation et d'électromécanique; nulle part ne sont abordés les problèmes de structures. Aussi l'orateur rappelle-t-il que, selon lui, les travaux de la commission spéciale ont permis d'établir que ces rapports étaient très insuffisants et déjà dépassés au moment de leur production : les montants des travaux qu'ils recommandent sont très sous-évalués par rapport au coût des travaux structurels désormais nécessaires.

L'orateur souhaiterait savoir ce qu'il est advenu de ce marché public, dont il lui revient que la procédure d'adjudication aurait été suspendue. L'a-t-elle été parce qu'on avait entre-temps réalisé la priorité à accorder aux travaux de structures ? Si tel est le cas, quelles mesures ont été prises pour réaliser ces travaux ?

Le député cite ensuite la page 8 du rapport d'Egis Tunnels du 26 juillet 2013 (phase 3 du *masterplan*), où est préconisée la création d'une mission dédiée à la rénovation des tunnels et dotée d'un personnel permanent. Cette équipe aurait comporté sept à onze personnes. Or, il ressort de l'audition de M. Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité, que les effectifs de la cellule « tunnels » de son administration n'ont connu aucune évolution à la suite du *masterplan* et sont restés bloqués à quatorze personnes. Le député regrette dès lors qu'il n'ait pas été procédé à des glissements de personnel au sein de Bruxelles Mobilité, en vue de renforcer cette cellule. Si des raisons objectives expliquent que cette mission dédiée n'ait pas été constituée dès juillet 2013, le député voudrait les connaître.

L'orateur, évoquant le recours à des bureaux d'études externes que préconise le rapport précité, souligne les difficultés que présente la gestion d'un département technique comme celui des Travaux publics, eu notamment égard aux exigences souvent contradictoires des chantiers en voirie et du maintien de la mobilité. Il interpelle à ce propos M. Alain Courtois au sujet de travaux en cours dans les environs immédiats du Parlement.

De heer Emmanuel De Bock verwijst naar een mededeling van het kabinet van Brigitte Grouwels van 17 september 2013, waarin aangekondigd wordt dat vijf kandidaten concurreren om een overheidsopdracht binnen te rijden voor de grondige renovatie en het onderhoud van de Leopold II-tunnel vanaf 2016. Die werken, in het kader van een PPS die de regering in 2012 goedgekeurd heeft, hadden betrekking op de weg, de trottoirs, de nooduitgangen, de rookafvoer en de signalisatie. Het partnership zou 25 jaar bestrijken en het Gewest diende na afloop van de werken een vast jaarlijks bedrag te betalen. De vergunningen zouden afgegeven worden en de gunning zou in 2014 rond zijn.

Het parlamentslid wijst erop dat de mededeling perfect overeenstemt met de verslagen waarover de minister in die tijd beschikte, waaronder het *masterplan*. Zoals mevrouw Els Ampe onderstreept heeft, is hier enkel sprake van brandpreventie, veiligheid en elektromechanica; nergens gaat het over structurele problemen. De spreker herinnert eraan dat, volgens hem, de werkzaamheden van de bijzondere commissie aangetoond hebben dat die verslagen onvolledig waren en reeds voorbijgestreefd toen ze klaar waren : de bedragen die daarin vooropgesteld werden, waren vaak veel te laag geraamd in vergelijking met de kost van de nodige structurele werken.

De spreker vraagt wat er met de overheidsopdracht gebeurd is. Er is hem ter ore gekomen dat de gunningsprocedure gestopt zou zijn. Omdat men er zich ondertussen bewust van geworden was dat prioriteit gegeven diende te worden aan structurele werken ? Indien dat zo is, welke maatregelen zijn er dan genomen om die werken uit te voeren ?

Het parlamentslid verwijst vervolgens naar bladzijde 8 van het verslag van Egis Tunnels van 26 juli 2013 (fase 3 van het *masterplan*), waarin voorgesteld wordt dat er een opdracht zou komen voor de renovatie van de tunnels met vast personeel. Dat team zou bestaan uit zeven tot elf personen. Uit de hoorzitting met de heer Jean-Paul Gailly, directeur-generaal van Brussel Mobiliteit, blijkt dat het personeel van de cel « tunnels » in zijn bestuur na het *masterplan* niet veranderd is en nooit meer dan veertien personen geteld heeft. Het valt te betreuren dat er binnen Brussel Mobiliteit geen personeelsverschuivingen geweest zijn om die cel te versterken. Het parlamentslid zou de eventuele objectieve redenen willen kennen waarom die opdracht niet vanaf juli 2013 vorm gekregen heeft.

De spreker onderstreept, in het licht van de inschakeling van externe bureaus zoals vooropgesteld door het bovenvermelde verslag, dat het beheer van een technisch departement zoals dat van openbare werken geen lachertje is, gelet op de vaak tegenstrijdige vereisten van de bouwplaatsen op de openbare weg en het verzekeren van de mobiliteit. In dat verband, werpt hij de heer Alain Courtois de lopende werken in de onmiddellijk omgeving van het Parlement voor de voeten.

Le député voudrait obtenir des précisions sur ce qui a été fait par Mme Brigitte Grouwels, entre juillet 2013 et la fin de son mandat ministériel, pour mettre en œuvre les préconisations précitées du *masterplan*, et sur les obstacles qu'elle a éventuellement rencontrés.

L'orateur conclut en rappelant que le *masterplan* était avant tout consacré à la prévention des incendies dans les tunnels, ce qu'il estime justifié, compte tenu du contexte dans lequel ce rapport a été réalisé (plusieurs catastrophes avaient alors eu lieu en Europe). Toutefois, cette focalisation a détourné l'attention des questions structurelles et explique, selon le député, que les montants estimés par Egis Tunnels soient à ce point inférieurs à ceux qui seront nécessaires pour rénover les tunnels.

M. Hervé Doyen remercie Mme Brigitte Grouwels, dont l'exposé lui a paru le plus clair de ceux qu'il lui a été donné d'entendre jusqu'à présent. Le député regrette la manière dont l'administration communique à la commission spéciale les documents qui lui sont réclamés, selon lui sans ordre ni méthode, et félicite la personne auditionnée de lui avoir enfin donné une vision précise de l'historique du dossier, de la temporalité dans laquelle s'inscrivent les documents transmis.

L'orateur exprime le souhait que les contradictions quant aux moyens financiers investis dans l'entretien des tunnels soient levées entre les affirmations de Mme Brigitte Grouwels, d'une part, qui affirme avoir augmenté ces crédits, et, d'autre part, les déclarations du groupe MR, selon lequel ces mêmes crédits auraient été diminués. Il se dit enclin à croire Mme Brigitte Grouwels lorsqu'elle expose que les crédits en question ont été entièrement consommés.

Le député témoigne ensuite avoir, entre 2012 et 2014, été associé, en tant que bourgmestre de Jette, à de nombreuses réunions relatives à la gestion d'une éventuelle fermeture pour travaux du tunnel Léopold II, réunions auxquelles étaient associés les bourgmestres des communes et des représentants des zones de police concernées. Il affirme que plusieurs scénarios avaient alors été envisagés et ajoute que les implications très larges de travaux d'une telle importance justifient pleinement les délais, déplorés par certains membres de la commission spéciale, entre la décision d'y procéder et leur exécution effective.

Enfin, l'orateur conteste les renvois de balle généralisés qu'a évoqués M. Alain Courtois : selon lui, Mme Brigitte Grouwels a donné une présentation objective et assumée de son action comme ministre des Travaux publics.

*
* *

De volksvertegenwoordiger wenst verduidelijkingen te krijgen over wat gedaan werd door mevrouw Brigitte Grouwels, tussen juli 2013 en het einde van haar ministerieel mandaat, om de voornoemde aanbevelingen van het *masterplan* ten uitvoer te leggen, en over de eventuele problemen die zij daarbij heeft ondervonden.

De spreker sluit af met erop te wijzen dat het *masterplan* in de eerste plaats gewijd was aan de preventie van brand in de tunnels, wat hij gerechtvaardigd acht, gelet op de context waarin het verslag werd verricht (verscheidene rampen hadden toen plaatsgevonden in Europa). De focus daarop heeft echter de aandacht afgeleid van structuurgerelateerde problemen en verklaart volgens de volksvertegenwoordiger dat de door Egis Tunnels geraamde bedragen in dergelijke mate onder de bedragen liggen die nodig zijn om de tunnels te renoveren.

De heer Hervé Doyen dankt mevrouw Brigitte Grouwels, wier uiteenzetting hem de duidelijkste leek van die welke tot nog toe werden gegeven. De volksvertegenwoordiger betreurt de wijze waarop het bestuur aan de bijzondere commissie de nodige documenten heeft meegedeeld, volgens hem zonder orde of methode, en looft de gehoorde persoon omdat zij hem eindelijk een duidelijke visie heeft gegeven over de historiek van het dossier en over de periode waarop de bezorgde documenten betrekking hebben.

De spreker uit de wens dat de tegenstrijdigheden over de financiële middelen die geïnvesteerd werden in het onderhoud van de tunnels worden uitgeklaard : mevrouw Brigitte Grouwels zegt dat die kredieten verhoogd werden; de MR-fractie zegt dat die kredieten verlaagd werden. Hij zegt geneigd te zijn mevrouw Brigitte Grouwels te geloven als zij stelt dat de betrokken kredieten werkelijk opgebruikt werden.

Vervolgens zegt de volksvertegenwoordiger dat hij tussen 2012 en 2014 als burgemeester van Jette betrokken was bij talrijke vergaderingen betreffende een eventuele sluiting, voor werken, van de Leopold II tunnel, waarbij de burgemeesters van de gemeenten en vertegenwoordigers van de betrokken politiezones aanwezig waren. Hij bevestigt dat verscheidene scenario's in overweging werden genomen en voegt daaraan toe dat de zeer ruime implicaties van werken van dergelijke omvang de termijnen, die sommige leden van de bijzondere commissie betreuren, tussen de beslissing om ertoe over te gaan en de effectieve uitvoering ervan, ten volle rechtvaardigen.

Tot slot is de spreker het niet eens met het feit dat de verantwoordelijkheid wordt doorgeschoven, zoals de heer Alain Courtois zei : volgens hem, heeft mevrouw Brigitte Grouwels een objectieve voorstelling gegeven en haar werk als minister van Openbare Werken ernstig genomen.

*
* *

Le président signale à la personne auditionnée qu'elle n'est pas tenue de répondre d'emblée à toutes les questions, certaines d'entre elles exigeant des recherches documentaires.

Mme Brigitte Grouwels commence par distinguer entre les travaux d'entretien et les gros travaux d'infrastructure : les premiers, dont l'importance est variable (du simple nettoyage au remplacement de fers à béton), ont une durée et un coût modérés et visent à garantir la sécurité et la viabilité des tunnels; les seconds, en revanche, s'étendent en général sur plusieurs législatures, mobilisent des budgets importants et présentent un impact énorme sur la mobilité. Ces gros travaux exigent donc une planification soigneusement pensée.

À propos du *masterplan*, l'oratrice précise que c'est dès 2012, avec la réception de la phase 1 relative à la sécurité des tunnels à brève échéance, que le document a été utilisé par l'administration comme outil de planification des travaux d'entretien, sans attendre le rapport de synthèse, reçu quant à lui en 2013.

Les « discussions intenses » à propos du *masterplan*, dont l'oratrice a fait mention dans son exposé, ont eu lieu au sein de son cabinet et avec l'administration. Comme elle l'a déjà spécifié, le *masterplan* en tant que tel n'a pas été communiqué au Gouvernement : il a été intégré au plan pluriannuel global Travaux publics et Transports qui, lui, a été présenté au Gouvernement. Ce plan reprenait toutes les priorités, en termes de phasage des travaux dans les tunnels, contenues dans le scénario 3 du *masterplan*. (Son cabinet avait choisi de retenir ce scénario prévoyant la rénovation de l'ensemble des tunnels sur une période d'une douzaine d'années, cette durée relativement brève paraissant mieux adaptée à la situation des tunnels, en dépit de coûts plus élevés.) Le Gouvernement a pris acte de ce plan pluriannuel, qui a ensuite fait l'objet de groupes de travail intercabineaux, au cours desquels toutes les questions relatives à l'état des tunnels et au phasage des travaux ont pu être discutées.

L'oratrice récuse qu'Écolo et Groen se soient opposés à la rénovation du tunnel Léopold II : c'est au sein de l'ensemble du Gouvernement que les discussions étaient intenses, vu l'ampleur du chantier envisagé. La question du financement était centrale : Mme Brigitte Grouwels et son cabinet étaient convaincus qu'un partenariat public-privé devait être privilégié et, au terme de longs débats, l'ensemble des partenaires se sont accordés sur cette option. Bien qu'il ne fasse aucun doute, selon l'oratrice, que les partis écologistes ne sont pas partisans des tunnels, cette position de principe n'a pas fait obstacle à ce qu'Écolo et Groen soient d'accord avec leurs partenaires de la majorité sur la nécessité d'une rénovation en profondeur du tunnel Léopold II afin d'assurer la sécurité des usagers. Cette décision a été prise à l'unanimité, en présence de tous les membres du Gouvernement.

De voorzitter zegt aan de gehoorde persoon dat die niet verplicht is om zo maar onmiddellijk op alle vragen te antwoorden, want sommige vragen vereisen onderzoekswerk.

Mevrouw Brigitte Grouwels maakt eerst een onderscheid tussen de onderhoudswerken en de grote infrastructuurwerken : de eerste waarvan het belang variabel is (gewoon reinigen tot vervanging van betonijzer), hebben een beperkte duur en kostprijs en strekken ertoe de veiligheid en de leefbaarheid van de tunnels te garanderen; de tweede lopen daarentegen in het algemeen over verschillende zittingsperiodes, vereisen aanzienlijke begrotingsmiddelen en hebben een enorme impact op de mobiliteit. Deze grote werken vereisen dus een wel overdachte planning.

In verband met het *masterplan* preciseert de spreker dat vanaf 2012, op het ogenblik van de oplevering van fase 1 betreffende de veiligheid van de tunnels op korte termijn, dit document door het bestuur gebruikt is als planningsinstrument voor de onderhoudswerken, zonder te wachten op het syntheseverslag dat in 2013 ontvangen werd.

De « hoogoplopende discussies » over het *masterplan*, waarover de spreker het gehad heeft in haar uiteenzetting, hebben plaatsgevonden op haar kabinet met het bestuur. Zoals zij reeds gezegd heeft werd het *masterplan* als dusdanig niet aan de regering voorgelegd : het werk opgenomen in het globaal meerjarenplan openbare werken en vervoer dat wel aan de regering voorgelegd is. In dit plan vond men alle prioriteiten terug, wat betreft de fasering van de werken in de tunnels, die opgenomen zijn in scenario 3 van het *masterplan*. (Haar kabinet heeft ervoor gekozen om dit scenario te volgen met het oog op de renovatie van alle tunnels over een periode van een twaalf jaar, aangezien deze periode die tamelijk kort is het best aangepast leek voor de situatie in de tunnels, ondanks hogere kosten.) De regering heeft akte genomen van dit meerjarenplan dat vervolgens het voorwerp uitgemaakt heeft van besprekingen in interkabinettenwerkgroepen, tijdens dewelke alle kwesties over de staat van de tunnels en de fasering van de werken besproken werden.

De spreker ontkent dat Ecolo en Groen zich gekant hebben tegen de renovatie van de Leopold II-tunnel : het is binnen de regering dat de discussies op het scherp van de snee gevoerd zijn, gelet op de omvang van de werken. De kwestie van de financiering stond centraal : mevrouw Brigitte Grouwels en haar kabinet waren ervan overtuigd dat een PPS het meest aangewezen was en na lange debatten zijn alle partners akkoord gegaan met deze optie. Hoewel er geen twijfel over bestaat dat de ecologische partijen geen voorstander zijn van tunnels, heeft dit principe niet verhinderd dat Ecolo en Groen ingestemd hebben met hun partners in de meerderheid over de noodzaak van een grondige renovatie van de Leopold II-tunnel om de veiligheid van de gebruikers te verzekeren. Deze beslissing is unaniem genomen in aanwezigheid van alle regeringsleden.

Mme Brigitte Grouwels estime par ailleurs tout à fait normal que les différents partis composant une coalition ne défendent pas les mêmes options : les nombreuses discussions relatives aux tunnels qui ont émaillé son mandat ministériel (projets de tunnel sous la place Meiser, de couverture de la petite ceinture ou de prolongement du tunnel de Cortenberg) ont d'ailleurs toujours été marquées par une certaine âpreté. Néanmoins, dès que les enjeux touchaient à la sécurité, l'unanimité se faisait.

En ce qui concerne les besoins en personnel, l'oratrice fait remarquer que toutes les discussions relatives à des recrutements – tous départements confondus – étaient très difficiles au sein du Gouvernement, vu la situation financière délicate dans laquelle se trouvait la Région. Or, la réalisation du *masterplan* passait nécessairement par l'engagement de personnel supplémentaire, les profils très spécialisés requis ne pouvant être trouvés ailleurs dans l'administration. C'est pour cela qu'elle a dégagé des moyens sur ses budgets propres. Cette décision a été prise par le Gouvernement, à l'unanimité, en avril 2014, juste avant les élections. Les recrutements concrets ont toutefois été retardés par les délais requis pour procéder aux modifications budgétaires y afférentes. L'oratrice plaide dès lors pour la mise en place d'un système plus souple. Pour ce qui est de l'état actuel de ce dossier, elle invite les membres de la commission spéciale à interroger son successeur, M. Pascal Smet.

Mme Brigitte Grouwels, abordant la problématique du tunnel Rogier, rappelle que le réaménagement complet de la place Rogier et de la station de métro du même nom était alors en préparation. Le *masterplan* mentionnait le tunnel Rogier mais ne faisait pas de sa rénovation une priorité. On ne disposait plus des plans de ce tunnel mais on estimait que le plafond se trouvait à environ cinq à sept mètres de profondeur, de sorte que la rénovation de son étanchéité aurait exigé un chantier de très grande ampleur. Aucun projet concret en ce sens n'était sur la table. En collaboration avec l'administration, la décision avait été prise de procéder dans un premier temps à des travaux d'entretien : remplacement des armatures rouillées et rebétonnage. La nécessité d'une rénovation complète, à effectuer ultérieurement, n'était toutefois pas ignorée : outre des problèmes d'étanchéité, le tunnel Rogier présente trop peu d'issues de secours, par exemple. Une telle rénovation était prévue dans le *masterplan*. L'oratrice tient par ailleurs à préciser que Bruxelles Mobilité a récemment déclaré que le tunnel Rogier est en bon état.

L'oratrice précise que le diagnostic réalisé par Egis Tunnels ne portait pas sur les seules questions de sécurité mais visait également à évaluer l'état structurel des tunnels. Elle ignore toutefois les méthodes mises en œuvre et ne saurait dire si elles étaient plus approfondies qu'un simple contrôle visuel. Elle suppose que l'audition d'Egis Tunnels permettra de clarifier ce point.

Mevrouw Brigitte Grouwels vindt het overigens helemaal normaal dat de verschillende partijen in een coalitie niet aan hetzelfde zeel trekken : de talloze discussies over de tunnels tijdens haar ministerieel mandaat (projecten voor een tunnel onder het Meiserplein, overdekking van de kleine ring of verlenging van de Kortenbergtunnel) zijn trouwens altijd gekenmerkt geweest door een zekere bitsigheid. Maar zodra het over veiligheid ging was er unanimitéit.

Inzake de personeelsbehoeften wijst de spreekster erop dat alle discussies over aanwervingen – over alle departementen heen – zeer moeilijk lagen binnen de regering, gelet op de moeilijke financiële toestand van het Gewest. De uitvoering van het *masterplan* was echter enkel mogelijk na aanwerving van bijkomend personeel, omdat de gespecialiseerde profielen niet in het bestuur te vinden waren. Daarom heeft zij middelen op eigen begrotingen vrijgemaakt. De regering heeft deze beslissing eenparig genomen in april 2014, net vóór de verkiezingen. De eigenlijke aanwervingen hebben echter vertraging opgelopen door de termijnen die noodzakelijk waren om de nodige begrotingswijzigingen door te voeren. De spreekster pleit dan ook voor een soepeler systeem. Wat de huidige staat van dit dossier betreft, verzoekt zij de leden van de bijzondere commissie haar opvolger Pascal Smet aan de tand te voelen.

Mevrouw Brigitte Grouwels bespreekt de problematiek van de Rogiertunnel en herinnert eraan dat de volledige heraanleg van het Rogierplein en van het gelijknamige metrostation toen in voorbereiding was. Het *masterplan* vermeldde de Rogiertunnel maar maakte van de renovatie geen prioriteit. Men beschikte niet meer over de plannen van deze tunnel, maar men ging ervan uit dat het plafond zich op vijf tot zeven meter diepte bevond, met als gevolg dat de herstelling van de waterdichtheid werken van een zeer grote omvang zou vereisen. Er was geen enkel concreet project in die zin op tafel gekomen. In samenwerking met het bestuur is er beslist om in een eerste fase onderhoudswerken uit te voeren : vervanging van de geroeste wapening en nieuw beton aanbrengen. De noodzaak van een volledige renovatie die later moet doorgaan, was echter wel bij iedereen doorgedrongen : naast problemen met waterdichtheid, heeft de Rogiertunnel bijvoorbeeld ook nog weinig nooduitgangen. Een dergelijke renovatie stond in het *masterplan*. De spreekster preciseert dat Brussel Mobilité onlangs verklaard heeft dat de Rogiertunnel in goede staat is.

De spreekster preciseert dat de diagnose door Egis Tunnels niet enkel betrekking had op de veiligheid maar ook op de structurele staat van de tunnels. Zij weet echter niet welke methodes gevolgd zijn en zou ook niet kunnen zeggen of er meer gebeurd is dan een gewone visuele inspectie. Zij vermoedt dat de hoorzitting met Egis Tunnels een en ander zal verduidelijken.

Mme Brigitte Grouwels répète ensuite que la complexité d'un projet comme celui de la rénovation du tunnel Léopold II, non seulement en termes de travaux à réaliser mais aussi en termes de financement et de problèmes de mobilité, requiert un long temps de planification. Il lui semble dès lors pleinement justifié qu'à ce stade, aucun chantier d'envergure n'ait été entamé. L'oratrice expose cependant qu'il ne faut pas en conclure que rien n'a été fait dans ce tunnel; elle propose de verser aux travaux de la commission spéciale la liste des interventions d'entretiens réalisées dans le tunnel Léopold II au cours de son mandat ministériel. Un projet de gros travaux d'infrastructure dans un tunnel ne suspend pas l'exécution des travaux d'entretien qui le sécurisent.

Il semble à l'oratrice qu'en général, les crédits alloués à l'entretien des tunnels étaient pratiquement épuisés chaque année. Un ministre doit se battre pour obtenir des moyens; il lui est donc déplaisant de devoir annoncer, en fin d'exercice, qu'il ne les a pas utilisés. Son cabinet y était dès lors particulièrement attentif. L'examen du tableau appuyant son exposé montre que près de 100 % des crédits étaient effectivement dépensés. Ce n'était pas toujours le cas, reconnaît l'oratrice : en 2014, par exemple – peut-être parce qu'il s'agissait d'une année d'élections.

L'administration a toujours attiré l'attention des autorités politiques sur ses besoins en personnel pour procéder aux travaux d'entretien, dont Mme Brigitte Grouwels rappelle qu'ils concernent tous les ouvrages d'art, et pas uniquement les tunnels.

L'oratrice, revenant au projet de rénovation du tunnel Léopold II, confirme que l'étude des scénarios envisagés (tunnel entièrement fermé ou seulement à moitié, travaux de nuit et pendant les vacances, etc.) s'est faite en concertation avec les communes concernées. Ces discussions étaient déjà en cours lorsqu'elle était ministre.

Mme Brigitte Grouwels ne s'estime pas en mesure de s'exprimer sur l'état des tunnels au moment du transfert de la compétence à la Région ou sur la suffisance des moyens financiers transférés à cette occasion.

Son cabinet, en tout état de cause, était favorable à l'instauration de partenariats public-privé pour rénover et entretenir les tunnels : un modèle du type DBFM (*Design, Build, Finance and Maintain*) confié à celui qui construit un tunnel la charge d'en assurer la maintenance, de sorte qu'il a tout intérêt à en soigner la construction. Les avantages financiers ne sont pas à négliger, vu l'importance des sommes en jeu.

L'oratrice concède que des infrastructures de qualité jouent un rôle dans l'image que renvoie une Région et exprime l'espoir que l'attention politique dont bénéficie

Mevrouw Brigitte Grouwels herhaalt vervolgens dat een complex project zoals de renovatie van de Leopold II-tunnel, niet enkel op het vlak van de uit te voeren werken maar ook op het vlak van financiering en mobiliteitsproblemen, een lange planningstermijn vereist. Zij vindt het dan ook helemaal verantwoord dat er nu geen grote werken gestart zijn. De spreekster zegt evenwel dat men daaruit niet moet besluiten dat er niets gedaan is in de tunnel; zij stelt voor om bij de werkzaamheden van de bijzondere commissie de lijst te voegen met de onderhoudswerken die in de Leopold II-tunnel uitgevoerd zijn in de loop van haar ministerieel mandaat. Een project voor omvangrijke infrastructuurwerken in een tunnel schorst niet de uitvoering van de onderhoudswerken die de tunnel in kwestie beveiligen.

De spreekster heeft de indruk dat in het algemeen de voor het onderhoud van de tunnels bestemde kredieten bijna elk jaar volledig opgebruikt werden. Een minister moet vechten om middelen te krijgen. Het is dan ook niet aange naam om aan het einde van het boekjaar te moeten meedelen dat hij ze niet heeft opgebruikt. Zijn kabinet was daar bijgevolg bijzonder aandachtig voor. Uit het onderzoek van de tabel die zijn uiteenzetting staaft, blijkt dat inderdaad bijna 100 % van de kredieten was uitgegeven. Dat was niet altijd het geval, aldus de spreekster : bijvoorbeeld in 2014 – misschien omdat het een verkiezingsjaar was.

Het bestuur heeft altijd de aandacht van de politieke overheden gevestigd op zijn personeelsbehoeften om de onderhoudswerken uit te voeren, waarbij mevrouw Brigitte Grouwels erop wijst dat het om alle kunstwerken en niet enkel de tunnels gaat.

De spreekster komt terug op de plannen voor de renovatie van de Leopold II-tunnel en bevestigt dat de studie van de overwogen scenario's (volledig gesloten of slechts voor de helft gesloten tunnel, werken 's nachts en tijdens de vakantie, enz.) is uitgevoerd in overleg met de betrokken gemeenten. Die besprekingen waren al aan de gang toen ze minister was.

Mevrouw Brigitte Grouwels acht zich niet in staat om zich uit te laten over de staat van de tunnels op het moment van de overdracht van de bevoegdheid naar het Gewest of over de vraag of de financiële middelen die bij die gelegenheid werden overgeheveld, toereikend waren.

Haar kabinet was in ieder geval voorstander van de invoering van publiek-private partnerschappen om de tunnels te renoveren en te onderhouden : een model van het type DBFM (*Design, Build, Finance and Maintain*) belast degenen die een tunnel bouwt met het onderhoud ervan, zodat hij er alle belang bij heeft de constructie zorgvuldig te onderhouden. De financiële voordelen zijn niet te verwaarlozen, gelet op de grote bedragen die op het spel staan.

De spreekster geeft toe dat de kwaliteit van de infrastructuur een rol speelt in het imago van een Gewest en ze hoopt dat de huidige politieke aandacht voor de situatie van

actuellement la situation des tunnels bruxellois incitera à la mise en œuvre effective des grands chantiers qu'impose leur rénovation.

Mme Brigitte Grouwels considère qu'il a bien été tenu compte des avertissements formellement lancés par l'administration : si des travaux de rénovation en profondeur n'ont pas été réalisés, des travaux d'entretien en profondeur ont en revanche été effectués à la suite de ces avertissements. Ceux-ci, insiste-t-elle, ne sont jamais demeurés lettre morte.

S'agissant des relations entre son cabinet et son administration, l'oratrice explique qu'une partie de son cabinet était composée de membres du personnel de Bruxelles Mobilité, détachés de leur administration. Elle dit avoir toujours voulu maintenir une bonne collaboration avec l'administration : les contacts informels étaient quotidiens et les réunions de travail, fréquentes. Son chef de cabinet recevait régulièrement le directeur général de Bruxelles Mobilité et elle-même le voyait une ou deux fois par an pour déterminer les grandes options à long terme. Mme Brigitte Grouwels souligne que ce n'est pas parce qu'elle-même n'était pas en contact permanent avec le directeur général que les relations n'étaient pas suivies entre son cabinet et son administration.

L'oratrice expose que si seuls huit des 126 ouvrages d'art de la Région ont fait l'objet de travaux de structure, il ne faut pas en déduire que les 114 autres n'ont pas été entretenus. Elle admet que les procédures en la matière devraient peut-être être revues, notamment pour en réduire la longueur. Elle soumet cette question à la commission spéciale.

Par ailleurs, si aucun gros chantier n'a été entamé entre 2003 et 2009, c'est toutefois à cette époque qu'a été demandé, par M. Pascal Smet, le diagnostic de l'ensemble des tunnels qui a permis la réalisation du *masterplan*, dont les effets vont être mis en œuvre.

Quant au tunnel Stéphanie, il a fait l'objet, lorsque l'oratrice était ministre des Travaux publics, d'importants travaux de rénovation entamés sous son prédécesseur, M. Pascal Smet. Ce tunnel ne causait donc pas d'inquiétude particulière, d'autant que le *masterplan* ne faisait pas de sa rénovation une priorité. Mme Brigitte Grouwels rappelle néanmoins qu'il ressort des auditions précédentes que, dans un tunnel, dans la mesure où toute l'enveloppe extérieure est invisible, des problèmes longtemps cachés peuvent parfois se révéler de manière soudaine.

Mme Brigitte Grouwels termine en affirmant que les moyens consacrés aux tunnels ont continuellement augmentés lorsqu'elle était ministre, de manière certes limitée mais sensible, et ce, dans un contexte de réduction des budgets alloués aux travaux publics.

*
* *

de Brusselse tunnels ertoe zal leiden dat er inderdaad grote renovatiewerken zullen worden uitgevoerd.

Mevrouw Brigitte Grouwels is van oordeel dat er wel degelijk rekening werd gehouden met de officiële waarschuwingen van het bestuur. Er zijn weliswaar geen grondige renovatiewerken uitgevoerd, maar er werden daarentegen grondige onderhoudswerken uitgevoerd na die waarschuwingen. Die zijn, zo benadrukt ze, nooit een dode letter gebleven.

Wat de betrekkingen tussen haar kabinet en haar bestuur betreft, legt de spreekster uit dat een deel van haar kabinet bestond uit gedetacheerde personeelsleden van Mobiel Brussel. Ze heeft altijd naar goede samenwerking met het bestuur gestreefd : ze had dagelijks informele contacten en er waren regelmatig werkvergaderingen. Haar kabinetschef ontving regelmatig de directeur-generaal van Mobiel Brussel en zijzelf zag hem één of twee keer per jaar om de grote lijnen voor de lange termijn uit te zetten. Mevrouw Brigitte Grouwels benadrukt dat het niet is omdat ze niet in permanent contact met de directeur-generaal stond dat haar kabinet en haar bestuur geen nauwe betrekkingen hadden.

De spreekster deelt mee dat er slechts structurele werken werden uitgevoerd aan acht van de 126 kunstwerken van het Gewest, maar dat men daaruit niet mag afleiden dat de overige 114 niet onderhouden werden. Ze geeft toe dat de procedures ter zake misschien herzien moesten worden, onder meer om ze in te korten. Ze legt deze kwestie voor aan de bijzondere commissie.

Als er geen grote werken werden opgestart tussen 2003 en 2009 is dat evenwel omdat de heer Pascal Smet toen om een diagnose van alle tunnels had gevraagd, wat geleid heeft tot het opstellen van het *masterplan*, dat zal worden uitgevoerd.

Toen de spreekster minister van Openbare Werken was, werden er grote onderhoudswerken in de Stefaniatunnel uitgevoerd die aangevat waren onder leiding van haar voorganger, de heer Pascal Smet. Er waren geen redenen om zich zorgen te maken over die tunnel, te meer daar het *masterplan* geen prioriteit maakte van de renovatie ervan. Mevrouw Brigitte Grouwels wijst er evenwel op dat uit de vorige hoorzittingen blijkt dat, in zoverre het hele externe omhulsel onzichtbaar is, problemen die lange tijd verborgen bleven, soms opeens aan het licht kunnen komen.

Tot slot bevestigt mevrouw Brigitte Grouwels dat de middelen voor de tunnels continu verhoogd werden toen ze minister was. Die verhoging was weliswaar beperkt, maar toch aanzienlijk, terwijl de begrotingsmiddelen voor openbare werken werden teruggeschroefd.

*
* *

M. Marc Loewenstein regrette que le *masterplan* n'ait pas été transmis tel quel au Gouvernement, même si la substance s'en retrouve dans le plan pluriannuel de 2013.

M. Willem Draps se dit peu convaincu par le jour flatteur sous lequel Mme Brigitte Grouwels aurait dépeint ses relations avec ses collègues du Gouvernement et avec son administration, son utilisation des crédits disponibles ou sa politique de recrutement.

L'orateur conçoit par ailleurs volontiers qu'une législature ne suffise pas à réaliser tous les travaux d'infrastructure nécessaires. Cependant, il s'autorise de la lecture des rapports produits par Egis Tunnels et par l'administration pour affirmer que ces documents préconisaient en certains cas des actions immédiates soit pour garantir la sécurité des tunnels soit pour assurer la coordination des chantiers. Ces actions n'ont pas été réalisées. Il cite à cet égard une note, émanant de l'administration et datée du 26 juin 2010, selon laquelle retarder la réfection de l'étanchéité du tunnel Rogier impliquerait le démontage de deux tiers des nouveaux aménagements de surface, qui devraient donc être refaits peu de temps après leur inauguration, ce qui semble incompatible avec une bonne gestion des moyens limités dont dispose la Région. Or, le 4 juillet 2010, Mme Brigitte Grouwels répond à l'administration que la rénovation du tunnel ne s'inscrira pas dans le cadre du réaménagement de la place Rogier.

Le rapport d'Egis d'août 2012 enjoint, rappelle le député, à prendre certaines mesures à très brève échéance, notamment concernant le tunnel Montgomery : le constat du décrochement d'une large couche de béton laissait craindre des chutes de béton, voire des problèmes de stabilité. Mme Brigitte Grouwels a-t-elle agi en vue de mettre en œuvre les recommandations contenues dans le rapport (à savoir la pose de filets et le recours à un bureau d'études) ?

Le même rapport évoque l'intervention urgente que requiert le très mauvais état d'une partie de la toiture du tunnel Stéphanie. Or, si des travaux importants ont effectivement été réalisés pour consolider la couverture de ce tunnel au droit du terminus du tram, et qu'il ressort d'auditions précédentes que cette partie-là ne pose actuellement aucun problème, il ne s'agit aucunement de la portion dont il était question dans le rapport. Entre 2012 et 2016, aucune mesure n'a été prise concernant cette partie de la toiture, qui a continué à se dégrader.

L'orateur en conclut que certes, de gros travaux d'infrastructure ont été planifiés lorsque Mme Brigitte Grouwels gérait les Travaux publics, mais qu'aucune suite n'a été réservée aux travaux urgents et ponctuels prônés par Egis Tunnels.

De heer Marc Loewenstein betreurt dat het *masterplan* niet als dusdanig werd overgezonden aan de regering, hoewel de kern ervan kon worden teruggevonden in het meerjarenplan van 2013.

De heer Willem Draps zegt dat het flatterend daglicht waarin mevrouw Brigitte Grouwels haar betrekkingen met haar collega's van de regering en met haar bestuur omschrijft hem niet geheel overtuigt, net zo min als haar gebruik van de beschikbare kredieten of haar wervingsbeleid.

De spreker begrijpt trouwens heel goed dat een legislatuur niet volstaat om alle nodige infrastructuurwerken uit te voeren. Het lezen van de verslagen die werden gemaakt door Egis Tunnels en door het bestuur staan hem echter toe te bevestigen dat deze documenten in sommige gevallen pleitten voor onmiddellijke acties, zij het om de veiligheid van de tunnels te waarborgen, zij het om de coördinatie van de werven te verzekeren. Die acties werden niet uitgevoerd. Ter zake haalt hij een nota aan, die het bestuur op 26 juni 2010 opstelde, volgens dewelke uitstel bij het herstellen van de waterdichtheid van de Rogiertunnel zou leiden tot het demonteren van twee derde van de nieuwe bovengrondse aanleg, die dus kort na de inhuldiging zou moeten hersteld worden, wat onverenigbaar lijkt met een goed beheer van de beperkte middelen waarover het Gewest beschikt. Op 4 juli 2010 antwoordt mevrouw Brigitte Grouwels echter aan het bestuur dat de renovatie van de tunnel niet wordt opgenomen in het kader van de heraanleg van het Rogierplein.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat het Egis-verslag van augustus 2012 aanspoort om sommige maatregelen op zeer korte termijn te nemen, met name betreffende de Montgomerytunnel : de vaststelling dat een grote laag beton losgekomen is deed vrezen voor vallend beton, of zelfs problemen met de stabiliteit. Heeft mevrouw Brigitte Grouwels actie ondernomen teneinde de aanbevelingen uit het verslag ten uitvoer te leggen (te weten netten plaatsen en een beroep doen op een studie bureau) ?

Hetzelfde verslag maakt gewag van de dringende ingreep die vereist is wegens de zeer slechte toestand van een deel van de overkapping van de Stefaniatunnel. Hoewel belangrijke werken inderdaad werden uitgevoerd om de bedekking van die tunnel te versterken voor de tramterminus, en uit de vorige hoorzittingen blijkt dat dit deel thans geen enkel probleem stelt, betreft dat helemaal niet het deel waarvan sprake was in het verslag. Tussen 2012 en 2016 werd geen enkele maatregel genomen betreffende dat deel van de overkapping, dat verder afgetakeld is.

De spreker leidt daaruit af dat grote infrastructuurwerken zeker werden gepland toen mevrouw Brigitte Grouwels de openbare werken beheerde, maar dat geen enkel gevolg werd gegeven aan de specifieke dringende maatregelen waarvoor Egis Tunnels pleitte.

Mme Brigitte Grouwels reconnaît que le *masterplan* n'a pas été communiqué aux autres membres du Gouvernement mais répète que le contenu en a été discuté tant lors de réunions intercabineaux que par le Gouvernement. Rétrospectivement, elle estime qu'elle aurait pu le transmettre mais, à l'époque, personne n'en a fait la demande, bien que l'existence de ce document fût connue. Elle rappelle que le Parlement ne lui avait pas demandé d'explications à ce sujet, peut-être parce que la problématique des tunnels était alors moins prégnante.

L'oratrice soutient que les mesures d'entretien urgentes contenues dans la phase 1 du *masterplan* ont servi de base au travail de planification de l'administration. Outre ces mesures d'entretien technique, la mise en œuvre des mesures de sécurisation des tunnels avait par ailleurs été décidée par le Gouvernement, notamment en ce qui concerne les systèmes de détection automatique des accidents, les incendies représentant un risque majeur dans les longs tunnels.

Mme Brigitte Grouwels se souvient que des travaux ont effectivement été effectués dans les tunnels Montgomery et Stéphanie, mais ne saurait préciser lesquels, la mémoire lui faisant défaut.

M. Willem Draps réitère sa question sur le suivi réservé aux recommandations précises du rapport Egis.

Mme Brigitte Grouwels ne s'en souvient pas; il lui faudrait vérifier.

M. Willem Draps en prend acte mais ajoute, s'agissant de l'exemple des systèmes de détection automatique des incidents, que seuls six tunnels en ont à ce stade été équipés, et ce, depuis quelques mois tout au plus. Il a donc fallu, souligne le député, près de quatre ans pour concrétiser une mesure pourtant qualifiée d'urgente.

Mme Brigitte Grouwels confirme que la décision de procéder à l'installation de ces systèmes avait bien été prise. Elle ne peut que déplorer les délais très importants, en matière de travaux publics, entre le moment où une décision est prise et celui où elle est exécutée. La commission spéciale pourrait se pencher sur la question de ces délais, propose l'oratrice, qui souligne néanmoins qu'il serait difficile de les raccourcir car cela impliquerait notamment de revoir la réglementation relative aux marchés publics.

L'oratrice confirme par ailleurs que le Gouvernement avait décidé que l'étanchéisation du tunnel Rogier se ferait dans un second temps, après le réaménagement de la place. Elle ajoute que le tunnel ne se trouve pas directement sous les nouveaux aménagements de surface (contrairement au

Mevrouw Brigitte Grouwels geeft toe dat het *masterplan* niet werd meegedeeld aan de andere leden van de regering, maar herhaalt dat de inhoud ervan werd besproken, zowel tijdens interkabinettenvergaderingen als door de regering. Achteraf bekeken, vindt zij dat zij het had kunnen doorgeven, maar destijds heeft niemand erom gevraagd, hoewel men wist dat het document bestond. Zij wijst erop dat het Parlement haar geen uitleg gevraagd had ter zake, misschien omdat de problematiek van de tunnels op dat moment minder nijpend was.

De spreekster houdt vol dat de dringende onderhoudsmaatregelen die vermeld waren in fase 1 van het *masterplan* gediend hebben als basis voor het planningswerk van het bestuur. Naast die technische onderhoudsmaatregelen, had de regering ook beslist tot het uitvoeren van maatregelen voor de beveiliging van de tunnels, met name inzake de systemen voor de automatische detectie van ongevallen, aangezien brand een belangrijk risico vormt in lange tunnels.

Mevrouw Brigitte Grouwels herinnert zich dat in de Montgomery- en Stefaniatunnel inderdaad werken werden uitgevoerd, maar niet precies dewelke.

De heer Willem Draps herhaalt zijn vraag over het gevolg dat werd gegeven aan de precieze aanbevelingen van het Egis-rapport.

Mevrouw Brigitte Grouwels herinnert zich dat niet en zal dat moeten nagaan.

De heer Willem Draps neemt daarvan akte, maar voegt daaraan toe inzake het voorbeeld van de systemen voor de automatische opsporing van incidenten, dat slechts zes tunnels tot nog toe daarmee uitgerust werden, en dit sedert ten hoogste enkele maanden. De volksvertegenwoordiger benadrukt dat dus bijna vier jaar nodig geweest zijn om een maatregel die nochtans beschreven werd als dringend uit te voeren.

Mevrouw Brigitte Grouwels bevestigt dat de beslissing om over te gaan tot de installatie van die systemen wel degelijk genomen was. Zij kan enkel betreuren dat bij openbare werken zeer veel tijd verloopt tussen het nemen van een beslissing en het uitvoeren ervan. De spreekster stelt voor dat de bijzondere commissie zich over de kwestie van die termijnen zou kunnen buigen, en benadrukt echter dat het moeilijk zou zijn ze te verkorten, want dat zou onder meer vereisen de regelgeving betreffende de overheidsopdrachten te herzien.

De spreekster bevestigt overigens dat de regering beslist had dat het waterdicht maken van de Rogiertunnel in een tweede fase zou uitgevoerd worden, na de heraanleg van het plein. Zij voegt daaraan toe dat de tunnel niet meteen onder de nieuwe bovengrondse aanleg ligt (in tegenstel-

tunnel du métro qui a, lui, été étanchéisé) mais bien sous la petite ceinture.

M. Vincent De Wolf signale qu'il revient d'une réunion technique relative au tunnel Montgomery, dont il ressort que la situation est préoccupante : la dalle de recouvrement s'est désolidarisée des murs. Il interroge Mme Brigitte Grouwels sur la non-transmission en intercabinet d'un document aussi important que le *masterplan*.

M. Ridouane Chahid estime qu'il a déjà été répondu à cette question et renvoie M. Vincent De Wolf à la lecture du rapport.

M. Vincent De Wolf explique qu'il l'ignorait et que M. Alain Courtois l'avait invité à reposer cette question, demeurée selon lui sans réponse. Il demande dès lors à la personne auditionnée de lui confirmer qu'il n'y a pas eu de réunion intercabinet au sujet du *masterplan*.

Mme Brigitte Grouwels répète que le *masterplan* a fait l'objet de discussions en intercabinet et, ensuite, d'une prise d'acte par le Gouvernement, en tant qu'il était intégré au plan pluriannuel d'investissements : le Gouvernement souhaitait disposer d'une vue d'ensemble de tous les travaux publics prévus.

Le président explique que le *masterplan* disparaît en tant que tel au moment de son absorption dans le plan global évoqué en intercabinet en octobre 2013; il devient alors une sous-partie de ce plan.

Mme Brigitte Grouwels insiste sur le fait que le contenu du *masterplan* a donc bien été porté à la connaissance du Gouvernement. Ce plan, ajoute-t-elle, n'avait rien de secret et elle n'a jamais fait obstacle à sa diffusion.

Mme Michèle Carthé fait remarquer qu'il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre.

M. Emmanuel De Bock demande comment se présente ce plan pluriannuel.

Mme Brigitte Grouwels précise que le plan donne, pour chaque projet, une description des travaux, la planification de leur exécution et, enfin, une estimation de leur coût. Le but était de fournir au Gouvernement une vision panoramique des défis qui se présentaient à lui en termes de financement des chantiers nécessaires.

*
* *

Mme Cielte Van Achter remercie Mme Brigitte Grouwels pour son exposé très instructif.

ling tot de metrotunnel, die wel waterdicht werd gemaakt), maar wel onder de kleine ring.

De heer Vincent De Wolf merkt op dat hij terugkomt van een technische vergadering betreffende de Montgomery-tunnel, waaruit blijkt dat de situatie zorgwekkend is : de dekplaat is losgekomen van de muren. Hij ondervraagt mevrouw Brigitte Grouwels over het niet doorgeven in de interkabinettenvergadering van een zo belangrijk document als het *masterplan*.

De heer Ridouane Chahid vindt dat die vraag al beantwoord werd en vraagt de heer Vincent De Wolf het verslag te lezen.

De heer Vincent De Wolf legt uit dat hij dat niet wist en dat de heer Alain Courtois hem gevraagd had om die vraag opnieuw te stellen, die volgens hem onbeantwoord was gebleven. Hij vraagt dan ook aan de verhoorde persoon hem te bevestigen dat er geen interkabinettenvergadering heeft plaatsgevonden over het *masterplan*.

Mevrouw Brigitte Grouwels herhaalt dat besprekingen tussen kabinetten hebben plaatsgevonden over het *masterplan* en dat het nadat de regering daarvan akte genomen had, werd opgenomen in het meerjarenplan voor de investeringen : de regering wenste te beschikken over een overzicht van alle geplande openbare werken.

De voorzitter legt uit dat het *masterplan* als dusdanig verdwijnt op het moment dat het wordt opgenomen in het globaal plan dat ter sprake kwam in de interkabinettenvergadering in oktober 2013; op dat moment wordt het een onderdeel van dat plan.

Mevrouw Brigitte Grouwels benadrukt het feit dat de inhoud van het *masterplan* dus wel degelijk ter kennis van de regering werd gebracht. Zij voegt daaraan toe dat voornoemd plan helemaal niet geheim was en dat zij de verspreiding ervan nooit heeft verhinderd.

Mevrouw Michèle Carthé wijst erop dat er geen grotere dove is dan degene die niet wil horen.

De heer Emmanuel De Bock vraagt hoe dit meerjarenplan eruitziet.

Mevrouw Brigitte Grouwels preciseert dat het plan voor elk project een beschrijving geeft van de werken, de uitvoeringsplanning en tot slot een raming van de kostprijs. Het was de bedoeling om de regering een overzicht te geven van de uitdagingen die zij moest aangaan op het vlak van financiering van de werken.

*
* *

Mevrouw Cielte Van Achter bedankt mevrouw Brigitte Grouwels voor de zeer leerrijke uiteenzetting.

L'oratrice regrette que, bien que des travaux aient été planifiés, par exemple en ce qui concerne le tunnel Léopold II, aucun chantier d'envergure n'ait été entamé.

Il ressort notamment de la phase 2 du *masterplan*, selon la députée, que des recrutements étaient nécessaires à défaut que les profils adaptés à la rénovation des tunnels figurent déjà parmi les membres de l'administration. Mme Brigitte Grouwels a par ailleurs exposé qu'en toute fin de législature, la décision fut prise d'engager cinq personnes dans ce cadre. La députée s'étonne du caractère tardif de cette décision : y avait-il un gel des recrutements, avait-on d'abord voulu procéder à des mutations au sein de l'administration ? Elle voudrait également savoir si des discussions existaient entre son cabinet et son administration pour procéder à des recrutements supplémentaires, au-delà de ces cinq personnes.

La députée s'interroge sur les raisons pour lesquelles le marché public lancé pour la rénovation du tunnel Léopold II n'a pas abouti : malgré les éléments fournis par Mme Brigitte Grouwels, elle peine à comprendre que ce projet pourtant bien avancé – la procédure d'obtention du permis était lancée, cinq candidats s'étaient manifestés – ne se soit pas concrétisé à ce jour. Quelles décisions devaient encore être prises en la matière ? Et par qui : la Ministre, le Gouvernement ? Des obstacles financiers surprendraient la députée : à la même époque, l'onéreux projet Neo était adopté et la Région était refinancée, précisément en faveur de la mobilité : 75 millions d'euros en 2013 (et 13 millions d'euros pour les navetteurs) et, depuis lors, 150 millions d'euros par an (et 49 millions d'euros pour les navetteurs). Qu'est-il advenu de ces sommes ? Une résolution adoptée par le Parlement bruxellois enjoignait à ce qu'elles soient entièrement dévolues à la mobilité.

L'oratrice estime que la question du délai, qui lui semble anormalement long, entre le diagnostic d'Egis Tunnel, en 2009, et la finalisation du *masterplan*, en 2013, n'a toujours pas reçu de réponse.

La députée note que le *masterplan* a été intégré au plan pluriannuel d'investissements dont le Gouvernement a pris acte en octobre 2013. Elle se demande quelles suites lui ont été réservées : quelles mesures ont été prises entre ce moment et la fin de la législature ? Qu'en a fait le Gouvernement suivant ? La notion de « prise d'acte » mériterait d'être éclaircie, selon la députée : implique-t-elle que le plan pouvait être mis en œuvre sans décision supplémentaire ou la prise d'acte du plan n'est-elle qu'un préalable aux décisions qui en permettront l'exécution ?

L'oratrice fait remarquer qu'il n'a pas encore été question du tunnel Porte de Hal, dont l'état est pourtant régulièrement présenté comme aussi préoccupant que celui du tunnel Léopold II. Elle voudrait savoir si Mme Brigitte

Zij betreurt dat, hoewel de werken gepland zijn, bijvoorbeeld voor wat betreft de Leopold II-tunnel, geen enkele bouwplaats van grote omvang gestart is.

Uit fase 2 van het *masterplan* blijkt bijvoorbeeld dat de aanwervingen noodzakelijk waren omdat de noodzakelijke profielen voor de renovatie van de tunnels niet te vinden waren onder de leden van het bestuur. Mevrouw Brigitte Grouwels heeft overigens uiteengezet dat helemaal op het einde van de zittingsperiode beslist geweest is om vijf personen in dat verband aan te werven. Het verbaast het parlamentslid dat deze beslissing zo laat genomen is : was er een stop op de aanwervingen, heeft men eerst personeel willen verschuiven binnen het bestuur ? Waren er discussies aan de gang tussen het kabinet van de minister en het bestuur om extra mensen aan te werven, meer dan die vijf personen ?

Zij heeft vragen bij de redenen waarom de overheidsopdracht voor de renovatie van de Leopold II-tunnel op een dood spoor terechtgekomen is : ondanks de informatie gegeven door mevrouw Brigitte Grouwels, begrijpt het parlamentslid moeilijk waarom dit project, dat nochtans goed vooruitging – de procedure voor de vergunning was gestart, vijf kandidaten hadden zich kenbaar gemaakt –, tot op vandaag geen enkel concreet resultaat opgeleverd heeft. Welke beslissingen dienden nog genomen te worden ? Door wie : de minister, de regering ? Financiële obstakels zouden het parlamentslid verbazen : tijdens dezelfde periode werd het geldverslindende Neo-project goedgekeurd en werd het Gewest geherfinancierd, net op het vlak van mobiliteit : 75 miljoen euro in 2013 (en 13 miljoen euro voor de pendelaars) en sindsdien 150 miljoen euro per jaar (en 49 miljoen euro voor de pendelaars). Waar is dit geld naartoe gegaan ? Een resolutie aangenomen door het Brussels Parlement vroeg dat deze bedragen volledig gebruikt zouden worden voor de mobiliteit.

De spreekster meent dat de kwestie van de termijn, die volgens haar abnormaal lang is, tussen de diagnose van Egis Tunnels in 2009 en de afwerking van het *masterplan* in 2013 nog altijd geen antwoord gekregen heeft.

Het parlamentslid stelt vast dat het *masterplan* opgenomen werd in het meerjareninvesteringsplan waarvan de regering in oktober 2013 akte genomen heeft. Zij vraagt welk gevolg daaraan gegeven is : welke maatregelen zijn er genomen tussen dat moment en het einde van de zittingsperiode ? Wat heeft de volgende regering gedaan ? Het begrip van « akteneming » moet verduidelijkt worden : betekent zulks dat het plan uitgevoerd kon worden zonder bijkomende beslissing of betekent het aktenemen van het plan enkel dat een voorafgaande stap genomen wordt voor de beslissingen die tot een uitvoering zullen leiden ?

De spreekster wijst erop dat er nog geen sprake geweest is van de tunnel aan de Hallepoort, waarvan regelmatig gezegd wordt dat de staat even zorgwekkend is als die van de Leopold II-tunnel. Zij vraagt of mevrouw Brigitte Grou-

Grouwels a le souvenir de décisions prises à son propos lorsqu'elle était ministre.

M. Stefan Cornelis revient sur les inspections menées dans le tunnel Stéphanie, dont il souhaiterait savoir qui en avait l'initiative : l'administration ou le Ministre de tutelle ?

Mme Jacqueline Rousseaux se déclare insatisfaite par les explications fournies quant à l'utilisation des crédits. Tant les représentants de l'administration que Mme Brigitte Grouwels ont prétendu qu'ils étaient entièrement dépensés, sauf peut-être les années d'élections. Les chiffres que la députée entend citer démentent, selon elle, cette affirmation.

Le président fait remarquer que M. Boris Dilliès a déjà abordé ce sujet. Mme Jacqueline Rousseaux lui faisant remarquer que le député n'a pas cité les chiffres, ce qu'elle s'apprête à faire, le président attire l'attention sur la nécessité de distinguer le budget global et le budget consacré aux tunnels.

Mme Jacqueline Rousseaux cite les montants non dépensés tels qu'ils ressortent des budgets ajustés : en 2008, 6.549.000 euros; en 2009, 1.382.000 euros; en 2010, 2.966.000 euros; en 2011, 25.291.000 euros; en 2012, 22.905.000 euros; en 2013, 18.072.000 euros; et en 2014, 22.499.000 euros. Elle demande une explication de ces chiffres.

Le président renvoie à l'exposé de Mme Brigitte Grouwels et invite à estimer la sous-utilisation des crédits en termes de pourcentage plutôt que de montants bruts.

Mme Brigitte Grouwels confirme qu'elle a été confrontée, dès le début de la législature, à une décision de gel des recrutements, par mesure d'économie, qui concernait l'ensemble des départements de l'administration régionale. Bruxelles Mobilité a été particulièrement affecté par ce gel car de nombreux ingénieurs de cette administration arrivaient, à la même période, à l'âge de la retraite et n'ont pas été remplacés. L'oratrice se faisait auprès du Gouvernement le relais des incessantes demandes de personnel supplémentaire émises par le directeur général de Bruxelles Mobilité mais se heurtait systématiquement à la même réponse : il convient d'abord de chercher ailleurs dans l'administration. Or, les profils spécifiques recherchés par Bruxelles Mobilité (ingénieurs, électromécaniciens, contrôleurs, etc.) ne se trouvent nulle part ailleurs dans l'administration régionale. Il serait excessif de prétendre qu'il n'a été procédé à aucun recrutement au sein de Bruxelles Mobilité (des contrôleurs de taxis ont par exemple été engagés); il n'en demeure pas moins que les besoins réels n'étaient pas rencontrés, et certainement pas ceux qu'aurait requis l'exécution du *masterplan*. L'oratrice évoque à ce propos la décision d'internaliser l'inspection des tunnels, en 2003 : les moyens humains y afférents n'ont

wels zich beslissingen kan herinneren over deze tunnel toen zij minister was.

De heer Stefan Cornelis komt terug op de inspecties in de Stefaniatunnel. Wie heeft daar het initiatief voor genomen : het bestuur of de toezichhoudende minister ?

Mevrouw Jacqueline Rousseaux is ontevreden met de uitleg over het gebruik van de kredieten. Zowel de vertegenwoordigers van het bestuur als mevrouw Brigitte Grouwels hebben beweerd dat die kredieten volledig uitgegeven zijn, met uitzondering misschien van de verkiezingsjaren. De cijfers die het parlementslid hoort aanhalen, ontkrachten volgens haar deze bewering.

De voorzitter wijst erop dat de heer Boris Dilliès het daar al over gehad heeft. Mevrouw Jacqueline Rousseaux wijst de voorzitter erop dat het parlementslid geen cijfers gegeven heeft, wat zij wel zal doen, maar de voorzitter vestigt de aandacht op de noodzaak om een onderscheid te maken tussen de algemene begroting en de middelen voor de tunnels.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux haalt de niet-uitgegeven bedragen aan zoals blijkt uit de aangepaste begrotingen : in 2008, 6.549.000 euro; in 2009, 1.382.000 euro; in 2010, 2.966.000 euro; in 2011, 25.291.000 euro; in 2012, 22.905.000 euro; in 2013, 18.072.000 euro; en in 2014, 22.499.000 euro. Zij vraagt uitleg bij deze cijfers.

De voorzitter verwijst naar de uiteenzetting van mevrouw Brigitte Grouwels en vraagt dat een raming gemaakt wordt van de onderbenutting van deze kredieten in percentages, eerder dan brutobedragen.

Mevrouw Brigitte Grouwels bevestigt dat ze vanaf het begin van de zittingsperiode geconfronteerd werd met de beslissing om, als besparingsmaatregel, de aanwervingen te bevriezen in alle departementen van het gewestbestuur. Mوبiel Brussel werd hard getroffen door die beslissing, want veel ingenieurs van dat bestuur bereikten in die periode de pensioengerechtigde leeftijd en werden niet vervangen. De spreekster gaf het onophoudelijke aantal aanvragen om extra personeel van de directeur-generaal van Mوبiel Brussel door aan de regering, maar ze kreeg systematisch hetzelfde antwoord : er moet eerst elders in het bestuur worden gezocht. De specifieke profielen waarnaar Mوبiel Brussel op zoek was (ingenieurs, elektromechanici, controleurs, enz.) waren evenwel nergens anders te vinden in het gewestbestuur. Het zou overdreven zijn om te beweren dat er geen enkele aanwerving plaats had in Mوبiel Brussel (er werden bijvoorbeeld taxiconroleurs in dienst genomen), maar het blijft een feit dat er niet werd voorzien in de reële behoeften en zeker niet in de behoeften die gepaard zouden gaan met de uitvoering van het *masterplan*. De spreekster vermeldt in dat verband de beslissing van 2003 om de inspectie van de tunnels te internaliseren : de menselijke middelen voor die opdracht bleven echter uit

pas suivi et, aujourd'hui encore, seuls deux ingénieurs y sont affectés, ce qui est manifestement trop peu.

S'agissant de l'affectation des moyens issus du refinancement de la Région évoqué par Mme Cieltje Van Achter, l'oratrice expose que c'est bien à des questions de mobilité qu'ils ont été alloués, mais que les problèmes de mobilité ne se limitent pas aux tunnels et aux besoins en personnel de l'administration : le plan d'investissements de la STIB n'en est qu'un exemple. Les arbitrages en la matière sont opérés par le Gouvernement, en fonction de la politique qu'il s'est fixée.

La prise en compte du plan pluriannuel ne vaut pas décision de l'exécuter tel quel. Elle est néanmoins importante car elle indique que le Gouvernement s'est donné une ligne en termes de gros travaux d'infrastructure. Il est évident que chacun de ces chantiers, vu son ampleur et son coût, doit faire l'objet d'une décision propre.

Quant au tunnel Porte de Hal, l'oratrice croit savoir que l'administration a travaillé à un projet de rénovation et qu'une décision devrait intervenir prochainement mais il appartient à son successeur, M. Pascal Smet, de s'exprimer sur ce point.

Mme Brigitte Grouwels, à propos des délais écoulés depuis la décision de procéder à la rénovation du tunnel Léopold II, expose que l'obtention des permis est une procédure longue – au moins deux ans – et qu'il s'agit de marchés extrêmement techniques. Une telle durée n'a donc rien d'étonnant, selon elle.

L'oratrice déclare que l'initiative des inspections des tunnels appartient à l'administration, dont il s'agit d'une des tâches.

M. Stefan Cornelis demande une explication sur l'absence d'inspections du tunnel Stéphanie entre 2003 et 2010.

Mme Brigitte Grouwels répond qu'elle n'est pas en mesure d'en fournir une : elle n'était pas alors la Ministre de tutelle. Nonobstant, elle note qu'il s'agit de la période où la Région wallonne avait cessé de mener ces inspections des ouvrages d'art bruxellois et où l'administration avait décidé de se débrouiller seule, dans un contexte de manque chronique de personnel et de restructuration de Bruxelles Mobilité.

M. Willem Draps demande si les études complémentaires préconisées par Egis Tunnels en 2012, et portant sur les endroits précis des tunnels Montgomery et Stéphanie qui posent actuellement problème, ont ou non été commandées et, le cas échéant, réalisées.

Mme Brigitte Grouwels invite le président à interroger l'administration à ce propos.

en ook vandaag nog worden daar slechts twee ingenieurs voor ingezet, wat duidelijk te weinig is.

Wat betreft de bestemming van de middelen afkomstig uit de herfinanciering van het Gewest waarvan mevrouw Cieltje Van Achter heeft gesproken, legt de spreker uit dat ze wel degelijk werden besteed aan mobiliteitskwesties, maar dat de mobiliteitsproblemen meer omvatten dan de tunnels en de personeelsbehoeften van het bestuur : het investeringsplan van de MIVB is daar slechts een voorbeeld van. De regering heeft keuzes ter zake gemaakt volgens het beleid dat ze wenste te voeren.

Rekening houden met het meerjarenplan is niet hetzelfde als beslissen om het als dusdanig uit te voeren. Dat is evenwel belangrijk, want het wijst erop dat de regering een beleid inzake grote infrastructuurwerken heeft uitgestippeld. Het spreekt voor zich dat men voor elk van die werken, gezien de omvang en de kosten ervan, een specifieke beslissing moet nemen.

Wat de Hallepoorttunnel betreft, meent de spreker te weten dat het bestuur gewerkt heeft aan een renovatieproject en dat er binnenkort een beslissing zou worden getroffen, maar het staat aan haar opvolger, de heer Pascal Smet, om zich daarover uit te spreken.

Wat betreft de tijd die verstreken is sinds de beslissing om de Leopold II-tunnel te renoveren, legt mevrouw Brigitte Grouwels uit dat het verkrijgen van de vergunningen een lange procedure is – minstens twee jaar – en dat het om zeer technische overheidsopdrachten gaat. Volgens haar hoeft zo'n lange termijn helemaal niet te verbazen.

De spreker verklaart dat het initiatief om de tunnels te inspecteren bij het bestuur ligt, want het is één van zijn taken.

De heer Stefan Cornelis vraagt om uitleg over het gebrek aan inspecties in de Stefaniatunnel tussen 2003 en 2010.

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt dat ze daarvoor geen uitleg kan geven. Ze was toen niet de toezichhoudende minister. Ze wijst er evenwel op dat het gaat om de periode waarin het Waals Gewest gestopt was met het inspecteren van de Brusselse kunstwerken en waarin het bestuur beslist had om zich alleen uit de slag te trekken in een context van chronisch personeelsgebrek en herstructurering van Mوبiel Brussel.

De heer Willem Draps vraagt of de aanvullende studies die Egis Tunnels had aanbevolen in 2012 over de plaatsen van de Montgomery- en Stefaniatunnel die precies op dit ogenblik voor problemen zorgen, al dan niet zijn besteld en, in voorkomend geval, zijn uitgevoerd.

Mevrouw Brigitte Grouwels verzoekt de voorzitter om die vraag aan het bestuur te stellen.

Mme Cieltje Van Achter veut s'assurer que le dossier relatif à la rénovation du tunnel Léopold II suivait son cours au moment de la fin de la législation.

Mme Brigitte Grouwels confirme que tel était le cas, d'autant plus que le volet financier ne posait aucun problème, l'option d'un partenariat public-privé ayant été retenue : c'est la technicité du dossier et la lourdeur des procédures d'obtention des permis qui justifie que ce dossier n'ait pas abouti plus vite.

En ce qui concerne l'utilisation des crédits, l'oratrice se demande si la controverse ne naît pas d'une mauvaise lecture des chiffres. Elle explique qu'il convient de s'attacher aux pourcentages, pour les comprendre adéquatement.

Mme Jacqueline Rousseaux fait remarquer que les sommes non utilisées sont, prises à leur valeur faciale, très importantes et auraient pu servir à réaliser des travaux dans les tunnels. Aussi estime-t-elle qu'une explication circonstanciée du non-épuisement des crédits disponibles s'impose.

Mme Brigitte Grouwels rappelle que, certaines années, ce sont 99 %, voire 100 %, des sommes disponibles qui étaient dépensées.

Le président voudrait savoir de quels chiffres parle Mme Jacqueline Rousseaux.

Mme Jacqueline Rousseaux répond qu'il s'agit de l'allocation de base « sécurisation des tunnels » sur l'ensemble du budget de la mission 19.

Le président se dit persuadé qu'il y a là une confusion.

II.3.3. Exposé de M. Pascal Smet, Ministre chargé des Travaux publics et de la Mobilité de 2009 à 2014 et à partir de 2014

Le Ministre Pascal Smet a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Comme demandé, je vous expliquerai aujourd'hui la politique que j'ai menée au cours de l'année écoulée et celle de mon premier mandat en tant que Ministre de la Mobilité et des Travaux publics. Enfin, je vous donnerai également un état des lieux concernant les tunnels prioritaires.

J'aimerais tout d'abord vous répéter les principes généraux du rôle de la politique et du rôle de l'administration dans la gestion des tunnels, car il semble qu'il y ait encore toujours de la confusion à ce sujet.

Ensuite, j'aborderai mon premier mandat en tant que Ministre de 2004 à 2009 puis mon deuxième mandat. Je ne

Mevrouw Cieltje Van Achter wil er zich van vergewissen dat het dossier betreffende de renovatie van de Leopold II tunnel uitgevoerd werd op het einde van de zittingsperiode.

Mevrouw Brigitte Grouwels bevestigt dat, te meer daar het financiële deel voor geen problemen zorgde, aangezien er werd gekozen voor een publiek-privaat partnerschap : het technische karakter van het dossier en de omslachtigheid van de procedures om de vergunningen te verkrijgen verklaren waarom het dossier niet sneller werd afgehandeld.

Wat het gebruik van de kredieten betreft, vraagt de sprekerster of de controverse niet voortvloeit uit een verkeerde interpretatie van de cijfers. Ze legt uit dat men het bij de percentages moet houden om ze correct te begrijpen.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux merkt op dat de niet-aangewende bedragen een zeer hoge faciale waarde hadden en hadden kunnen dienen voor werken in de tunnels. Daarom is ze van oordeel dat er een omstandige uitleg moet worden gegeven voor het feit dat de beschikbare kredieten niet werden opgebruikt.

Mevrouw Brigitte Grouwels wijst erop dat in bepaalde jaren 99 % en zelfs 100 % van de beschikbare bedragen werd uitgegeven.

De voorzitter wil weten van welke cijfers mevrouw Jacqueline Rousseaux spreekt.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux antwoordt dat het gaat om de basisallocatie « beveiliging van de tunnels » op de hele begroting van opdracht 19.

De voorzitter is ervan overtuigd dat er daar een en ander met elkaar wordt verward.

II.3.3. Uiteenzetting van de heer Pascal Smet, Minister belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit van 2009 tot 2014 en vanaf 2014

Minister Pascal Smet heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Zoals gevraagd, zal ik vandaag toelichting geven bij mijn beleid van het afgelopen jaar en dat van mijn eerste termijn als Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken. Tot slot zal ik ook een stand van zaken geven betreffende de prioritaire tunnels.

Eerst wil ik nog eens de algemene principes herhalen over de rol van de politiek en de rol van de administratie in het beheer van de tunnels, want daar lijkt nog steeds verwarring over te bestaan.

Vervolgens bespreek ik mijn eerste termijn als Minister van 2004 tot 2009 en dan mijn tweede. Ik ga het dus

parlerai donc pas de mes prédécesseurs ou de mes successeurs. Ensuite, je vous donnerai encore un état des lieux : ce que nous faisons aujourd'hui et ce qui est prévu. Et enfin, j'essaierai de tirer quelques conclusions.

Chaque fois que je mentionnerai un document, je le remettrai au président de la commission. Précisons que je prends cette commission au sérieux et que j'entends expliquer mon travail et la situation actuelle en toute transparence.

Répartition des compétences

Le gestionnaire des tunnels est l'administration. Ce qui veut dire qu'elle se charge de la gestion et de toutes les mesures, en ce compris la fermeture, qu'elle peut décider de sa propre initiative. Une telle décision est tout d'abord administrative et non politique. Mobiris est, en outre, le centre de mobilité qui se charge de la gestion quotidienne des tunnels. Une fermeture de plus de trois jours doit être confirmée par le Gouvernement.

En novembre 2015, j'ai toutefois explicitement fait savoir à l'administration que la sécurité des automobilistes dans les tunnels est absolument prioritaire, quelles que soient les conséquences sur la mobilité.

Je tiens également à rappeler que les problèmes de mobilité de notre capitale découlent essentiellement de la présence quotidienne de 400.000 navetteurs dont 230.000 circulent en voiture individuelle. Ce choix résulte principalement de trois facteurs : une politique fiscale fédérale qui privilégie la vie en dehors de la ville, une politique relative aux voitures de société que d'aucuns jugent aberrante, le retard incessant de la mise en œuvre du RER. La fermeture des tunnels ajoute certes aux problèmes de mobilité et ce d'autant plus que nous sommes dans une ville qui a énormément œuvré en faveur de l'automobile durant les cinquante dernières années.

Je n'ai par ailleurs jamais été opposé aux tunnels, pour autant qu'ils contribuent à la qualité de vie des Bruxellois.

La tâche du politique consiste évidemment à prévoir des moyens suffisants dans les priorités politiques du budget. L'exécution ainsi que la gestion quotidienne des voiries et des tunnels sont réalisées par l'administration. Il ne s'agit pas de rejeter la responsabilité, cette situation découle de la répartition des compétences telle qu'elle existe entre le politique et l'administration. Lorsqu'un problème est constaté, le politique donne les instructions nécessaires, assure ensuite le suivi et prévoit, le cas échéant, les moyens nécessaires. La préparation des dossiers, le suivi des instructions et l'exécution de celles-ci sont confiés à l'administration.

niet hebben over mijn voorgangers of opvolgers. Vervolgens geef ik nog graag een stand van zaken : wat doen we vandaag en wat komt eraan ? En tot slot probeer ik enkele conclusies te trekken.

Telkens wanneer ik een document vermeld, zal ik dat bezorgen aan de voorzitter van de commissie. Laat het duidelijk zijn dat ik deze commissie serieus neem en in alle transparantie mijn werk en de huidige stand van zaken wil toelichten.

Verdeling van de bevoegdheden

De tunnelbeheerder is de administratie. Dat wil zeggen dat zij instaat voor het beheer en alle maatregelen, inbegrepen de sluiting die zij op eigen initiatief kan nemen. Zo'n beslissing is in eerste instantie ambtelijk en niet politiek. Daarbij is Mobiris het mobiliteitscentrum dat instaat voor het dagdagelijks beheer van de tunnels. Een sluiting van meer dan drie dagen moet worden bevestigd door de Regering.

In november 2015 heb ik evenwel uitdrukkelijk aan de administratie laten weten dat de veiligheid van de automobilist in de tunnels absoluut prioritair is, ongeacht de mobiliteitsgevolgen.

Tevens wens ik erop te wijzen dat de mobiliteitsproblemen in onze hoofdstad voornamelijk voortvloeien uit de dagelijkse aanwezigheid van 400.000 pendelaars, van wie 230.000 in een eigen wagen rijden. Die keuze is hoofdzakelijk het gevolg van drie factoren : een federaal belastingbeleid dat leven buiten de stad bevoordeelt, een beleid inzake firmawagens dat sommigen aberrant vinden en de voortdurende vertraging bij de uitvoering van het GEN. Natuurlijk maakt de sluiting van de tunnels de mobiliteitsproblemen nog erger, te meer omdat wij ons in een stad bevinden die enorm heeft ingezet op auto's tijdens de laatste vijftig jaar.

Ik ben trouwens nooit gekant geweest tegen de tunnels, voor zover zij bijdragen tot de levenskwaliteit van de Brusselsaars.

De taak van de politiek bestaat er uiteraard in om voldoende middelen te voorzien in de beleidsprioriteiten van begroting. De uitvoering daarvan is voor de administratie, en ook het dagdagelijks beheer van de wegen en tunnels. Dit is geen verantwoordelijkheid afschuiven, het is de situatie en bevoegdheidsverdeling zoals ze is tussen politiek en administratie. Wanneer er een probleem wordt vastgesteld, geeft de politiek de nodige instructies, volgt ze daarna op en voorziet desgevallend de nodige middelen. De voorbereiding van dossiers, de opvolging van instructies en de uitvoering ervan zijn voor de administratie.

1. Législature 2004-2009

Priorité aux tunnels

Au début de ma législature, en 2005, j'ai déclaré dans cette maison, au Parlement bruxellois, que j'avais constaté que pendant au moins dix ans, les investissements dans les tunnels avaient été insuffisants.

C'est pourquoi j'ai chargé explicitement l'administration de faire de la sécurité des tunnels une priorité. Je remettrai au président, tout à l'heure, un courrier que j'ai adressé à MM. Moureau et Ghilain à ce propos qui le prouve.

Afin d'y parvenir, j'ai prévu des moyens financiers supplémentaires et donné pour mission de mettre sur pied un programme d'action à propos de la sécurité, de l'entretien, de la modernisation et du remplacement. Vous pourrez également le constater dans le mémorandum de Bruxelles Mobilité au formateur datant de 2009, que je remets également.

En outre, j'ai créé en 2007 pour le budget de 2008 un article budgétaire séparé spécifiquement pour les tunnels et la sécurité des tunnels pour accentuer cette détermination des priorités et ne plus avoir aucune ambiguïté quant à l'affectation des moyens. Auparavant, l'argent qui y était consacré, était réparti entre différents articles, ce qui fait qu'il n'était pas toujours utilisé de manière efficace. Je reviendrai sur l'aspect budgétaire plus loin dans cette présentation.

Réforme de Bruxelles Mobilité

Lors de la première année de mon mandat, j'ai constaté non seulement un sous-investissement, mais aussi une culture d'entreprise problématique au sein de l'administration.

Début 2006, j'ai également chargé PwC de réaliser une étude indépendante en vue d'une réforme approfondie et d'une modernisation de l'administration.

Cet audit a débouché sur un plan de réforme pour lequel un *change manager* a été désigné et a encadré la réforme. Je remets une présentation du plan de réforme au président de la commission.

Lors de cette réforme, une cellule tunnels séparée a été constituée et du personnel supplémentaire a également été recruté : un ingénieur civil, un ingénieur industriel et un assistant.

1. Zittingsperiode 2004-2009

Prioriteit voor de tunnels

Bij het begin van mijn legislatuur in 2005 heb ik in dit huis, in het Brussels Parlement, gezegd dat ik vastgesteld heb dat er gedurende minstens tien jaar onvoldoende geïnvesteerd was in de tunnels.

Vandaar dat ik uitdrukkelijk opdracht heb gegeven aan de administratie om van tunnelveiligheid een prioriteit te maken. Ik bezorg de voorzitter straks een brief van mij gericht aan de heer Moureau en de heer Ghilain, die dit aantoont.

Om dit mogelijk te maken heb ik extra financiële middelen voorzien en opdracht gegeven een actieprogramma rond veiligheid, onderhoud, modernisering en vervanging op te stellen. Dat kan je ook zien in het memorandum van Brussel Mobiliteit aan de formateur uit 2009, dat ik eveneens zal bezorgen.

Bovendien heb ik in 2007 voor de begroting van 2008 een apart begrotingsartikel gecreëerd dat specifiek is voor de tunnels en tunnelveiligheid om die prioritering te benadrukken en geen enkele ambiguïteit meer te hebben over waar de middelen naartoe moeten. Voordien zat het geld dat daarvoor aangewend werd, verspreid over verschillende begrotingsartikelen, waardoor het niet altijd effectief daarvoor gebruikt werd. Ik kom later in deze presentatie terug op het budgettaire aspect.

Hervorming van Brussel Mobiliteit

In het eerste jaar van mijn termijn stelde ik niet alleen een onder-investering vast, maar ook een problematische bedrijfscultuur bij de administratie.

Ik gaf dan ook begin 2006 opdracht aan PwC om een onafhankelijke audit uit te voeren met het oog op een grondige hervorming en modernisering van de administratie.

Deze audit mondde uit in een hervormingsplan waarvoor een *change manager* werd aangesteld, die de hervorming heeft begeleid. Een presentatie van dat hervormingsplan bezorg ik aan de voorzitter van de commissie.

Bij deze hervorming werd een aparte tunnelcel opgericht en werden ook extra mensen aangeworven : een burgerlijk ingenieur, een industrieel ingenieur en een assistent.

Inspections

Lors de mon premier mandat, j'ai également constaté que les ouvrages d'art et les tunnels, en particulier, n'étaient plus inspectés de manière systématique. La dernière campagne systématique datait de 1999-2001. Entre-temps, des inspections et des contrôles *ad hoc* basés sur des incidents ont toutefois eu lieu.

En 2008, après la réforme et les recrutements supplémentaires au sein de Bruxelles Mobilité, j'ai donné pour mission de réaliser un diagnostic global de tous les tunnels. Ce diagnostic devait constituer la base d'un plan pluriannuel pour la rénovation des tunnels.

Je remets également la mission et le cahier des charges de ces inspections au président. Les inspections ont été réalisées par Egis de juillet 2009 à décembre 2010.

Travaux et entretiens effectifs

Outre la priorité de la sécurité des tunnels dans la politique, la réforme de l'administration et le lancement d'inspections systématiques qui devaient mener au *masterplan*, des travaux et entretiens ont également été réalisés au cours de ma première législature.

J'aimerais insister sur ce point : il y a toujours eu un entretien général des tunnels et de leurs équipements.

Voici un aperçu de ces travaux :

- projet Quatre-Bras – 2007-2009;
- rénovation du revêtement du platelage de la trémie d'entrée du tunnel Belliard en 2006, rénovation de la voirie, du revêtement ... en 2008;
- rénovation des trémies (parements, couronnements, garde-corps, trottoirs, éclairage) des tunnels Botanique côté Madou, Louise côté porte de Namur, Arts-Loi ...;
- démontage en urgence des panneaux de bardage du tunnel Léopold II;
- éclairage, ventilation, armoires électriques, alimentations ...;
- entretien des locaux techniques et des issues de secours;
- parachèvement des cloisons des entrées et sorties du tunnel Arts-Loi.

Inspecties

Eveneens in mijn eerste termijn heb ik vastgesteld dat de kunstwerken en de tunnels in het bijzonder niet systematisch meer geïnspecteerd werden. De laatste systematische campagne dateerde van 1999-2001. In tussentijd vonden wel *ad hoc* – incident based inspecties en controles plaats.

In 2008, na de hervorming en de bijkomende aanwervingen bij Brussel Mobiliteit, gaf ik dan ook opdracht om een globale diagnose te stellen van alle tunnels. Deze diagnose moest de basis worden van een meerjarenplan voor de renovatie van de tunnels.

De opdracht en het bestek voor deze inspecties bezorg ik eveneens aan de voorzitter. De inspecties werden uitgevoerd door Egis van juli 2009 tot december 2010.

Effectieve werken en onderhoud

Naast het prioriteren van de tunnelveiligheid in het beleid, het hervormen van de administratie en het opstarten van systematische inspecties die moesten leiden tot het *masterplan*, zijn er tijdens mijn eerste legislatuur natuurlijk ook werken en onderhoud uitgevoerd.

Hier wil ik toch even de nadruk op leggen : er is altijd algemeen onderhoud gedaan van de tunnels en hun uitrustingen.

Hierna volgt een overzicht van die werken :

- project Vier-Armen – 2007-2009;
- renovatie van de vloerbedekking van de tunnelingang van de Belliardtunnel in 2006, renovatie van de openbare weg, van het wegdek, ... in 2008;
- renovatie van de tunnelingangen (parementen, kroonstukken, weringen, trottoirs, verlichting) van de Kruidtuintunnel aan de kant van Madou, Louizatuunnel aan de kant van de Naamse Poort, Kunst-Wet, ...;
- dringende demontage van de gevelbekleding van de Leopold II-tunnel;
- verlichting, ventilatie, elektriciteitskasten, toevoer ...;
- onderhoud van de technische ruimtes en nooduitgangen;
- afwerking van de wanden aan de ingangen en uitgangen van de Kunst-Wettunnel.

Projet Quatre-Bras

J'aimerais zoomer sur l'un des projets dont j'ai remarqué qu'il y avait de la confusion en raison de la dénomination des tunnels.

Le réaménagement de la rue des Quatre-Bras au palais de Justice entre la place Poelaert et la place Louise était un projet qui avait déjà été lancé par mon prédécesseur, le Ministre Jos Chabert, en 2002. Le projet a toutefois traîné :

1. en raison des négociations avec la Ville de Bruxelles concernant le réaménagement en surface;
2. en raison du fait que la Justice voulait que l'immeuble Portalis reste en tout temps accessible aux détenus;
3. en raison de la complexité des travaux (le prolongement des voies de tram et les travaux à l'entrée du tunnel).

Lors du réaménagement en surface, l'entrée du tunnel a également été réaménagée. Il s'agit ici toutefois de l'entrée du tunnel juste devant le palais de Justice et non pas de la partie du tunnel Stéphanie qui est fermée pour l'instant.

Je remets au président de la commission les décisions du Gouvernement de l'époque concernant les travaux aux Quatre-Bras.

Conclusions 2004-2009

Je pense qu'il est juste et équitable d'affirmer que lors de ma première législature, j'ai pris, en tant que Ministre, le dossier des tunnels en main. Et j'en ai fait une priorité tant au niveau politique que budgétaire.

Avec la tournée d'inspection globale que j'ai lancée en 2008, j'ai lancé et permis une approche structurée et systématique.

2. Législature 2014-2019

Prise de fonction

Lors de la constitution du Gouvernement et ma prise de fonction en tant que Ministre, il n'y a eu qu'un transfert limité de dossiers. Pendant les négociations gouvernementales, deux projets prioritaires ont également été mentionnés. Il s'agissait de Reyers, d'une part, et de la rénovation du tunnel Léopold II, d'autre part.

Dans le mémorandum de Bruxelles Mobilité au formateur que je remets également au président, il est fait mention du *masterplan* et des travaux à effectuer dans l'annexe. Ce que l'on remarque dans cette liste de travaux, c'est que

Project Vier-Armen

Ik wil even inzoomen op één van de projecten waarvan ik heb gemerkt dat er verwarring over bestaat wegens de benaming van de tunnels.

De heraanleg van de Quatre-Brasstraat bij het Justitiepaleis tussen het Poelaert- en het Louizaplein was een project dat reeds opgestart was door mijn voorganger Minister Jos Chabert in 2002. Het project sleepte echter lang aan :

1. wegens de onderhandelingen met de Stad Brussel over de bovengrondse heraanleg;
2. wegens het feit dat Justitie wenste dat het Portalisgebouw ten alle tijde toegankelijk zou blijven voor gevangenen;
3. wegens de complexiteit van de werken (het verlengen van de transporen en de werken aan de ingang van de tunnel).

Bij de bovengrondse heraanleg werd ook de ingang van de tunnel heraangelegd. Het gaat hier echter de ingang van de tunnel vlak voor het justitiepaleis, en dus niet over het stuk van de Stefaniatunnel dat momenteel afgesloten is.

De regeringsbeslissingen van destijds rond de werken aan de Vier-Armen bezorg ik aan de voorzitter van de commissie.

Conclusies 2004-2009

Ik denk dat het fair en juist is om te stellen dat ik in mijn eerste legislatuur als minister het dossier van de tunnels in handen heb genomen. En zowel budgettair als beleidsmatig er een prioriteit van heb gemaakt.

Met de globale inspectieronde die ik lanceerde in 2008 heb ik een systematisch gestructureerd aanpak gelanceerd en mogelijk gemaakt.

2. Legislatuur 2014-2019

Aantreden

Bij de regeringsvorming en het opnemen van mijn functie als Minister was er maar een beperkte overdracht van dossiers. Er werden ook tijdens de regeringsonderhandelingen twee prioritaire projecten vermeld. Dat waren Reyers enerzijds en de renovatie van de Leopold II-tunnel anderzijds.

In het memorandum van Brussel Mobilité aan de formateur dat ik eveneens bezorg aan de voorzitter, wordt melding gemaakt van het *masterplan* en de uit te voeren werken in de bijlage. Wat opvalt aan deze lijst werken is

la majeure partie des travaux identifiés concerne l'électromécanique et la sécurité. Rien n'est dit, par exemple, à propos de la stabilité du tunnel Stéphanie ou des problèmes à Rogier et à Montgomery. Ces problèmes n'ont été décelés, pour moi, que lors de l'inspection que j'ai demandée en 2015.

Sur la base du mémorandum et de la situation du tunnel Léopold II, pour le budget 2015, j'ai fait doubler le budget pour les tunnels en octobre 2014.

Il s'est toutefois rapidement avéré que la première année, aucun dossier n'était prêt pour pouvoir effectivement dépenser cet argent alors que le *masterplan* existait bel et bien.

Mon cabinet a toutefois immédiatement débuté les travaux avec comme premier projet prioritaire, le tunnel Léopold II. Fin septembre 2014, un courrier de la police m'est parvenu concernant l'état des lieux et la sécurité du tunnel. Sur la base de ce courrier, mission a été donnée à Bruxelles Mobilité de procéder à une étude de l'état des lieux et de la sécurité à court terme qui servirait de base à un programme d'action. Je remets également le courrier et la mission à cet effet au président de la commission.

Fin novembre 2014, une réponse a été donnée avec une synthèse du *masterplan* pour les autres tunnels.

Léopold II

Pour poursuivre avec l'état des lieux, je zoomerai sur le tunnel Léopold II.

Comme je l'ai dit, le tunnel Léopold II a été qualifié de dossier prioritaire lors de la prise de mes fonctions. Toutefois, le dossier n'était pas prêt.

À la suite du courrier de la police en septembre 2014, une étude a suivi concernant l'état des lieux de la sécurité.

Des missions complémentaires ont été données via des notes vertes :

- 15 janvier : demande concernant les téléphones d'urgence;
- 22 septembre : demande d'une étude de l'état des lieux concernant la sécurité;
- 3 mars 2015 : demande d'un audit externe concernant le tunnel Léopold II;

dat dit het overgrote deel van de geïdentificeerde werken de elektromechanica en de veiligheid betreft. Er wordt bijvoorbeeld niks gezegd over de stabiliteit van de Stefania-tunnel of de problemen bij Rogier en Montgomery. Deze kwamen dus, voor mij, pas aan het licht bij de inspectie waartoe ik opdracht heb gegeven in 2015.

Op basis van het memorandum en de situatie van de Leopold II tunnel heb ik voor de begroting van 2015 in oktober 2014 het budget voor tunnels laten verdubbelen.

Het werd echter snel duidelijk dat er in dat eerste jaar geen dossiers klaar waren om dat geld ook effectief uit te geven, hoewel er een *masterplan* was.

Mijn kabinet heeft echter onmiddellijk de werken aangevat met als eerste en prioritaire project de Leopold II-tunnel. Eind september 2014 kwam hierover een brief van de politie met betrekking tot de stand van zaken en veiligheid van de tunnel. Op basis van die brief werd opdracht gegeven aan Brussel Mobiliteit om op korte termijn een studie voor de stand van zaken en de veiligheid te maken die de basis zou worden voor een actieprogramma. De brief en de opdracht daartoe bezorg ik eveneens aan de voorzitter van de commissie.

Eind november 2014 komt daarop een antwoord met eveneens een synthese van het *masterplan* voor de andere tunnels.

Leopold II-tunnel

Om verder te gaan met de stand van zaken zoem ik even in op de Leopold II-tunnel.

Zoals gezegd werd de Leopold II-tunnel als prioritair dossier bestempeld bij het opnemen van mijn functie. Het dossier was echter niet klaar.

Naar aanleiding van de brief van de politie in september 2014 volgde een studie voor een stand van zaken rond de veiligheid.

Er werden bijkomende opdrachten gegeven via groene nota's :

- 15 januari : de noodtelefoons;
- 22 september : vraag naar een studie van de stand van zaken betreffende de veiligheid;
- 3 maart 2015 : vraag naar een externe audit van de Leopold II-tunnel;

- 4 et 26 mars 2015 : demande concernant la limitation de vitesse;
- 6 mars 2015 : demande d'un plan d'action à court terme;
- 14 avril 2015 : demande d'un plan à moyen terme;
- 27 juillet 2015 : demande de plus amples informations concernant le tunnel Léopold II;
- 12 octobre 2015 : demande d'une analyse des infiltrations d'eau.

En vue de la préparation d'un plan d'action à court terme, dix réunions intercabinets ont eu lieu de début 2015 à ce jour.

Le 19 mars 2015, le Gouvernement a décidé d'un plan d'action à court terme :

- Une première série de sondages ont eu lieu au cours du premier semestre de 2015, la deuxième série est actuellement en cours et sera finalisée ce mois-ci.
- Une première série de réparations ont été réalisées, le reste aura lieu jusqu'en septembre 2016. Je vous transmets un aperçu, mais il s'agit notamment des barrières, de la ventilation, des téléphones d'urgence et d'autres réparations nécessaires.
- Des filets à mailles fines seront installés après la deuxième série de sondages et de décapages.

Le but de ces actions est de pouvoir maintenir ouvert le tunnel dans un état acceptable et sûr.

Mission a également été donnée de venir avec un plan à long terme, une première décision à ce sujet a été prise le 8 décembre. Comme vous le savez, il a été décidé de procéder à la rénovation selon un partenariat public-privé (PPP) sous la forme d'un programme *Design, Build, Finance, Maintain* (DBFM) dans un scénario déconsolidé. Les travaux devraient avoir lieu de préférence uniquement pendant les vacances, les week-ends et la nuit.

Le cahier des charges pour les travaux est actuellement en cours de rédaction et il y a un comité qui se penche sur les options de financement en collaboration avec la Banque européenne d'investissement. À ce sujet, des réunions ont eu lieu en novembre 2015 et le mois dernier. Une prochaine réunion est planifiée le 3 mars.

Inspection globale

Comme déjà indiqué, je n'avais pas connaissance de certaines choses jusqu'il y a peu, comme la situation du tunnel Stéphanie ou les problèmes du tunnel Montgomery.

- 4 en 26 maart 2015 : over de snelheidsbeperking;
- 6 maart 2015 : vraag naar een actieplan op korte termijn;
- 14 april 2015 : vraag naar plan op middellange termijn;
- 27 juli 2015 : vraag naar verdere informatie over de Leopold II-tunnel;
- 12 oktober 2015 : vraag naar analyse van de waterinfiltraties.

Ter voorbereiding van een actieplan op korte termijn volgden er tien IKWs van begin 2015 tot nu.

Op 19 maart 2015 besliste de regering over een actieplan op korte termijn :

- Met sondages, een eerste reeks in de eerste helft van 2015 – een tweede reeks is nu bezig en zal deze maand afgerond worden.
- Een eerste reeks herstellingen, vele daarvan zijn reeds uitgevoerd, de rest zal lopen tot september 2016. Ik bezorg een overzicht, maar het gaat onder meer om barrières, ventilatie, nood telefoons en andere noodzakelijke herstellingen.
- Er worden netten met fijne mazen geplaatst na de tweede ronde van sondage en afblikking.

Het doel van deze acties is om de tunnel in een aanvaardbare en veilige staat open te kunnen houden.

Er werd ook opdracht gegeven om met een plan op lange termijn te komen. Daarover werd een eerste keer beslist op 8 december. Zoals bekend, werd beslist dat de renovatie in een PPS constructie zou lopen in de vorm een programma DBFM (*Design, Build, Finance, Maintain*) in een gedeconsolideerd scenario. De werken zouden bij voorkeur enkel tijdens de vakanties, de weekends en 's nachts worden uitgevoerd.

Het bestek voor de werken wordt momenteel opgemaakt en er is een comité dat zich buigt over de financieringsopties in samenwerking met de Europese Investeringsbank. Daaromtrent vonden vergaderingen plaats in november 2015 en vorige maand. Een volgende vergadering is gepland op 3 maart.

Globale inspectie

Zoals reeds aangegeven, waren een aantal zaken tot voor kort mij onbekend, zoals de situatie in de Stefaniatunnel of de problemen in de Montgomerytunnel.

C'était également le cas pour le tunnel Rogier où un incident s'est produit en novembre de l'année dernière avec un morceau de plafonnage qui s'est détaché du plafond.

À la suite de cet incident, j'ai demandé une inspection complète de tous les tunnels. Et ce, afin d'avoir une estimation exacte des problèmes, vu que quelque chose d'illlogique s'est produit dans un tunnel et que ceci n'était pas prévu.

Dans une note verte de novembre 2015, mission a donc été donnée de procéder à une inspection visuelle et en même temps manuelle poussée par un bureau d'études externe certifié assisté d'un bureau d'études spécialisé dans un délai de trois mois et de répéter l'opération tous les quatre mois. C'est la première fois depuis la construction des tunnels qu'ils sont tous soumis à une telle double inspection. L'objectif était d'actualiser les rapports de 2010 et de procéder à une estimation correcte pour déterminer les priorités et le programme d'investissement pluriannuel qui doit suivre.

Le premier rapport d'inspection a vu le jour en janvier et je l'ai expliqué de manière circonstanciée. Celui-ci a qualifié quelques tunnels de problématiques et prioritaires, que je parcourrai tout à l'heure. Il s'agit des tunnels Léopold II, Stéphanie, Montgomery, Trône, Porte de Hal, Georges Henri et Reyers. Naturellement, le niveau de gravité n'est pas le même pour tous.

Dans une note d'accord avec l'administration, j'ai clairement demandé de procéder à ces contrôles certifiés systématiques. Je remets également cette note et les notes vertes relatives aux inspections au président de la commission.

Inspections de l'électromécanique

Outre les doubles inspections visuelles et manuelles, j'ai également demandé des inspections de l'électromécanique. L'électromécanique concerne :

- le câblage;
- la ventilation;
- les issues de secours;
- ...

Des missions ont été données via des notes, que je remets également au président :

- 23 mars 2015 : inspection complète de l'infrastructure;
- 9 novembre 2015 : note d'accord Ministre – Bruxelles Mobilité;

Dit was ook het geval voor de Rogiertunnel, waar in november vorig jaar een incident was, toen een stuk bepleistering van het plafond naar beneden viel.

Naar aanleiding van dat incident heb ik om een volledige inspectie van alle tunnels gevraagd om een juiste inschatting van de problemen te hebben, gelet op het feit dat er iets gebeurde in een tunnel dat niet logisch was en niet voorzien werd.

In een groene nota van november 2015 werd dan ook opdracht gegeven voor een doorgedreven visuele en tegelijkertijd manuele inspectie door een extern gecertificeerd bureau, bijgestaan door een extern gespecialiseerd studie-bureau binnen een periode van drie maanden en herhaald om de vier maanden. Het is de eerste keer sinds de constructie van de tunnels dat ze allemaal aan zo'n dubbele inspectie onderworpen werden. De doelstelling was om de rapporten van 2010 te actualiseren en een juiste inschatting te kunnen maken voor de prioritering en het meerjareninvesteringsprogramma dat moet volgen.

Het eerste inspectierapport kwam er in januari en ik heb het uitvoerig toegelicht. Daarin werden een aantal tunnels als problematisch en prioritair bestempeld die ik straks graag overloop. Het gaat om Leopold II, Stefania, Montgomery, Troon, Hallepoort, Georges Henri en Reyers. Natuurlijk zijn ze niet allemaal in dezelfde mate ernstig.

Ik heb ook in een afsprakennota met de administratie duidelijk gevraagd om deze gecertificeerde controles systematisch om de vier maand te doen. Die nota en de groene nota's betreffende de inspecties bezorg ik eveneens aan de voorzitter van de commissie.

Inspectie elektromechanica

Naast de dubbele visuele en manuele inspectie werden ook inspecties van de electromechanica gevraagd. Elektromechanica betreft :

- de bekabeling;
- de ventilatie;
- de nooduitgangen;
- ...

Er werd opdracht gegeven in nota's, die ik ook bezorg aan de voorzitter, met data :

- 23 maart 2015 : doorlichting van de volledige infrastructuur;
- 9 november 2015 : afsprakennota Minister-Brussel Mobiliteit;

– 8 décembre 2015 : inventaire détaillé, accent sur l’entretien.

Le bureau externe qui réalise ces travaux est Socotec; ils ont commencé ce mois-ci et les inspections seront finalisées cette semaine, les premières interventions sont planifiées pour mars.

Il est évident que l’on collabore également avec les pompiers et la police. Il existe des procédures standard entre Bruxelles Mobilité et les services de secours en cas d’incidents, mais on a également demandé des plans d’intervention spécifiques en cas de gros incidents, une sorte de plan catastrophe, pour chaque tunnel. C’est la compétence des pompiers et des services de sécurité. J’ai, par conséquent, demandé à mes collègues, le Ministre-Président Rudi Vervoort et la Secrétaire d’État Cécile Jodogne, de la lancer au plus vite.

3. *État des lieux*

Stéphanie

Avant de vous donner l’état des lieux, j’aimerais encore une fois insister sur le fait qu’il y a un sérieux problème de stabilité dans le tunnel Stéphanie.

Certains semblent penser ou suggérer que nous fermons ce tunnel pour le plaisir. Il s’agirait d’un complot pour éviter les voitures. Je suis évidemment conscient que les commerçants en souffrent, comme ils ont déjà souffert du *lockdown*.

Mais permettez-moi d’être clair. Il y a actuellement un sérieux risque dans le tunnel Stéphanie, un risque de stabilité. Cela signifie que la sécurité de ceux qui l’empruntent ne peut être garantie. L’entrepreneur et les bureaux qui recherchent une solution temporaire étaient encore sur place la semaine dernière et il pleuvait littéralement à l’intérieur. Mes collègues au Gouvernement et moi-même suivons dès lors l’avis des bureaux d’experts certifiés qui parlent d’un risque sérieux en matière de stabilité et de sécurité incendie, et le tunnel reste, par conséquent, fermé jusqu’à nouvel ordre. On ne joue pas avec la sécurité des gens. Il s’agit de Bruxellois, de visiteurs, d’amis et de membres de votre famille, de vos enfants et de vos petits-enfants, de mon filleul qui circulent dans ces tunnels. Si le risque ne peut pas être maîtrisé, nous ne pouvons faire autrement que de suivre l’avis des experts.

Mais permettez-moi d’être clair. La priorité numéro 1 pour le Gouvernement est de pouvoir rouvrir ce tunnel le plus rapidement possible et en toute sécurité. J’avais espéré pouvoir venir déjà plus tôt avec une solution. Cela fait des semaines que les ingénieurs travaillent jour et nuit à une solution provisoire, mais la situation est tellement sérieuse que ce n’est pas évident. Mais comme vous le savez, une solution est en cours de préparation.

– 8 december 2015 (gedetailleerde inventaris, focus op onderhoud).

Het extern bureau dat deze werken uitvoert is Socotec, dat deze maand is begonnen. De inspecties worden deze week afgerond. De eerste interventies zijn gepland voor maart.

Uiteraard wordt er ook samengewerkt met de brandweer en de politie. Er bestaan standaardprocedures tussen Brussel Mobiliteit en de hulpdiensten bij incidenten, maar er werden ook specifieke interventieplannen bij grote incidenten, een soort rampenplannen gevraagd voor elke tunnel. Dat is de bevoegdheid van de Brandweer en de Veiligheidsdiensten. Ik heb dan ook mijn collega’s Minister-Président Vervoort en Staatssecretaris Jodogne gevraagd dit zo snel mogelijk in gang te steken.

3. *Stand van zaken*

Stefaniatunnel

Vooraleer ik een stand van zaken geef, wil ik nogmaals benadrukken dat er in de Stefaniatunnel een ernstig probleem met de stabiliteit is.

Sommigen lijken te denken of te suggereren dat we voor het plezier deze tunnel afsluiten in een of ander complot om de auto’s te weren. Ik weet dat de handelaars daaronder lijden, zoals ze geleden hebben onder de *lock-down*.

Maar laat mij duidelijk zijn. In de Stefaniatunnel is er momenteel ernstig gevaar. Stabiliteitsgevaar. Dat wil zeggen dat de veiligheid van wie erdoor rijdt, niet kan worden gegarandeerd. De aannemer en de bureaus die op zoek zijn gegaan naar een tijdelijke oplossing, waren deze week nog ter plaatse en het regent er letterlijk binnen. Ikzelf en mijn collega’s in de regering volgen dan ook het advies van gecertificeerde expertenbureaus die het gevaar en de risico’s op vlak van stabiliteit en brandveiligheid als zeer ernstig benoemen, en de tunnel blijft tot nader order gesloten. Er wordt niet met de veiligheid van mensen gespeeld. Het zijn Brusselaars en bezoekers, vrienden en familie, uw kinderen en kleinkinderen, mijn petekind die door die tunnels rijden. Als het risico niet kan worden beheerst, kunnen wij niet anders dan de experts volgen.

Maar laat mij duidelijk zijn. Prioriteit nummer 1 voor de regering is om deze tunnel zo snel mogelijk in veilige omstandigheden terug te kunnen openen. Ik had gehoopt al vroeger met een oplossing te kunnen komen. De ingenieurs hebben sinds weken dag en nacht aan een tijdelijke oplossing gewerkt, maar de situatie is zodanig ernstig dat dit niet evident was. Maar zoals u weet, is er een oplossing in de maak.

Les bureaux d'étude Egis et SECO ont dirigé les analyses et il y a eu des visites des pompiers les 18 et 29 janvier. Les solutions qui ont été analysées concernaient un étançonnement central au lieu de la cloison actuelle (non porteuse). Cette option a été immédiatement éliminée car elle n'était pas possible au niveau de la technique de construction. L'option qui a toutefois été retenue est l'ajout d'une armature qui sera intégrée dans du béton projeté. À la demande Bruxelles Mobilité, Egis a transmis le 12 février, les clauses techniques pour l'exécution de la réparation, ainsi que l'inventaire sommaire. Les analyses du béton sont attendues aujourd'hui, mais cela ne devrait pas hypothéquer la réalisation des travaux. Une réparation du plafond du tunnel Stéphanie, en vue d'une réouverture provisoire du tunnel en toute sécurité, est donc possible.

Je peux vous confirmer aujourd'hui que les travaux dans le tunnel Stéphanie commenceront le lundi 29 février. Les premiers jours, d'autres travaux de décapage seront effectués, ainsi que des travaux localement à l'étanchéité pour arrêter les futures infiltrations d'eau. Après ces travaux préparatoires, on procédera à l'exécution de la solution provisoire. Le coût est estimé à 500.000 euros et sera réalisé sur la base d'un contrat existant.

On vise une réouverture temporaire dans le courant de la deuxième quinzaine du mois de mai, mais ce *timing* dépendra des premiers travaux qui commenceront la semaine prochaine. Nous ne nous focalisons donc pas sur ce *timing* car il s'agit d'un chantier très complexe.

L'entrepreneur travaillera en deux, voire trois, *shifts*, week-end compris vu la nécessité du tunnel pour relier le sud au centre de la ville.

Le service Bruxelles Développement urbain a été consulté et un permis d'urbanisme est nécessaire pour ce genre de travaux. La demande de permis a été introduite par Bruxelles Mobilité le 23 février 2016. Les instances concernées (Bruxelles Mobilité, Bruxelles Développement urbain, les pompiers, la Ville de Bruxelles) ont été consultées et ont confirmé que la gestion administrative de ce permis ne ralentira pas les travaux planifiés.

On répète qu'Egis, SECO et le SIAMU seront contactés, après l'exécution des travaux, pour un avis concernant la sécurité incendie en vue de la réouverture du tunnel en toute sécurité.

Dans l'intervalle, et à mon initiative, un plan d'action verra également le jour à propos de la signalisation directionnelle et de la communication concernant l'accessibilité des zones commerciales.

À ma demande, un groupe de travail a été constitué avec les représentants des zones commerciales de Louise, du Sablon et de Dansaert, Atrium, les cabinets concernés et

De studiebureaus Egis en SECO hebben de onderzoeken geleid en er zijn bezoeken met de brandweer geweest op 18 en 29 januari. De oplossingen die onderzocht werden, betroffen een middenondersteuning in de plaats van de huidige (niet-dragende) tussenmuur. Die optie werd meteen weggeschreven, omdat ze bouwtechnisch niet mogelijk is. De optie die wel gekozen werd, is het toevoegen van wapeningen die ingebetonneerd worden in spuitbeton. Egis heeft op vraag van Brussel Mobiliteit op 12 februari de technische clausules voor het uitvoeren van de herstelling bezorgd, alsook de samenvattende inventaris. De betonanalyses worden vandaag verwacht, maar dit zou de uitvoering van de werken niet mogen hypothekeren. Een herstelling van het plafond in de Stefaniatunnel, met het oog op een veilige en voorlopige heropening van de tunnel, is dus mogelijk.

Ik kan u vandaag bevestigen dat de werken in de Stefaniatunnel zullen beginnen op maandag 29 februari. De eerste dagen zullen er verdere afbikkingswerken gebeuren, alsook lokale werken aan de waterwering om toekomstige waterinfiltraties te stoppen. Na deze voorbereidende werken wordt overgegaan tot het uitvoeren van de voorlopige oplossing. De kostprijs wordt geraamd op 500.000 euro en de werken worden uitgevoerd op basis van een bestaand contract.

Er wordt gemikt op een tijdelijke heropening in de loop van de tweede helft van de maand mei, maar die *timing* zal afhangen van de eerste werken die volgende week worden aangevat. We pinnen ons dus niet vast op die *timing*, omdat dit een zeer complexe werf is.

De aannemer zal in twee, zelfs drie *shifts* werken, ook in het weekend, aangezien de tunnel het zuiden verbindt met het centrum van de stad.

De dienst Brussel Stedelijke Ontwikkeling werd geraadpleegd en een stedenbouwkundige vergunning is voor dergelijke werken noodzakelijk. De vergunningsaanvraag werd ingediend door Brussel Mobiliteit op 23 februari 2016. De betrokken instanties (Brussel Mobiliteit, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, Brandweer, Stad Brussel) zijn geconsulteerd en hebben bevestigd dat de administratieve afhandeling van deze stedenbouwkundige vergunning de geplande werken niet zal vertragen.

Er wordt herhaald dat Egis, SECO en de DBDMH, na de uitvoering van de werken, zullen worden benaderd voor een advies inzake brandveiligheid, met het oog op een veilige heropening van de tunnel.

In tussentijd en op mijn initiatief komt er ook een actieplan rond de bewegwijzering en de communicatie met betrekking tot de bereikbaarheid van de handelszones.

Op mijn verzoek is er een werkgroep samengesteld met vertegenwoordigers van de handelszones Louise, Zavel en Dansaert, Atrium, de betrokken kabinetten en de betrokken

les communes concernées pour garantir l'accessibilité de ces zones.

Très concrètement, des mesures seront prises pour mieux indiquer les parkings situés autour des zones commerciales dans l'attente d'un système dynamique permanent de télé-jalonnement.

Les zones proprement dites et l'itinéraire pour accéder aux zones commerciales seront mieux indiquées et un plan de communication global verra le jour.

Ces mesures aideront non seulement pendant la fermeture provisoire du tunnel, mais pourront aussi être maintenues et affinées lors de la rénovation globale du tunnel Stéphanie.

Léopold II

J'aimerais encore répéter l'état des lieux pour le tunnel Léopold II.

Il y a eu des études et inspections de SECO et d'Egis.

Actuellement, 1.500 échantillons de béton sont analysés par Orex. Il s'agit d'une analyse de l'état du béton et de la cause de la dégradation : la composition du béton à l'époque, l'infiltration d'eau avec du sel d'épandage ou autre.

Le cahier des charges pour les travaux est actuellement en cours de rédaction et un comité avec les cabinets concernés, la Banque européenne d'investissement, REBEL et Stibbe se penche sur les options de financement.

Rogier

En raison de l'incident survenu en novembre 2015, le problème d'étanchéité a été à nouveau constaté. Je tiens à préciser que ceci avait déjà été signalé en 2009 et que mon cabinet, à l'époque, avait donné pour mission de préparer les travaux. Je fournirai également les documents nécessaires.

Après l'incident en novembre, mission a été immédiatement donnée de constituer le dossier pour la rénovation de la couverture du tunnel de la chaussée d'Anvers à la rue Gineste.

Cela signifie malheureusement que des travaux devront inévitablement, à nouveau, avoir lieu dans les environs de la place Rogier. Selon toute vraisemblance, la place ne devra pas être rouverte. Bruxelles Mobilité a reçu pour mission de causer le moins de désagrément possible et étudie en même temps le réaménagement en surface.

gemeenten om de bereikbaarheid van deze zones te garanderen.

Heel concreet worden er maatregelen genomen die de parkings in en rond de handelszones beter aanduiden in afwachting van een permanent dynamisch systeem van parkeergeleiding.

De zones zelf en de weg naar de handelszones zal ook beter aangeduid worden en er komt een globaal communicatieplan.

Deze maatregelen zullen niet alleen helpen tijdens de tijdelijke sluiting van de tunnel, maar zullen ook aangehouden en verfijnd worden bij de globale renovatie van de Stefaniatunnel.

Leopold II-tunnel

Kort nog even de stand van zaken voor de Leopold II-tunnel herhalen.

Er zijn de studies en inspecties van SECO en Egis.

Momenteel worden 1.500 betonstalen door Orex geanalyseerd. Het gaat om een analyse van de toestand van het beton en wat de oorzaak van de aantasting is : de samenstelling van het beton destijds, waterinsijpeling met strooizout of andere.

Het bestek voor de werken wordt momenteel opgesteld en een comité met de betrokken kabinetten, de Europese Investeringsbank en REBEL en Stibbe buigen zich over de financieringsopties.

Rogiertunnel

Door het incident in november 2015 kwam het probleem van de waterdichtheid opnieuw in de aandacht. Ik wil even duidelijk aangeven dat dit reeds in 2009 gesignaleerd werd en mijn kabinet toen de opdracht heeft gegeven om de werken hierrond voor te bereiden. Ik zal daar ook de nodige documenten over bezorgen.

Na het incident in november werd er onmiddellijk opdracht gegeven om een dossier op te stellen voor de renovatie van het tunneldak vanaf de Antwerpsteenweg tot de Ginestestraat.

Dat wil zeggen dat er jammer genoeg en onvermijdelijk opnieuw werken in de buurt van het Rogierplein zullen moeten plaatsvinden. Het plein zal zelf naar alle waarschijnlijkheid niet opengebroken hoeven te worden. Brussel Mobiliteit kreeg de opdracht om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken en bestudeert tegelijk ook de bovengrondse heraanleg.

L'adjudication est actuellement en cours de préparation et on essaiera d'entamer les travaux encore cette année.

Montgomery

Montgomery fait partie des tunnels prioritaires du rapport de SECO de janvier.

À la suite de cette inspection, d'autres problèmes ont été constatés. De la poussière a été retrouvée sur la bande de circulation, ce qui peut indiquer un problème au niveau de la dalle de couverture. Des filets à mailles fines ont été installés et un étayage a été commandé.

Après analyse plus approfondie, il s'avère que le problème est également effectivement sérieux. Il s'agit d'une crevasse entre le mur et le plafond et donc d'un problème de stabilité. Ceci a même des conséquences pour le site propre du tram qui circule au-dessus (la boucle de service de la ligne 81) où une fissure a été constatée et donc un problème d'étanchéité, probablement liés à la pression exercée par le passage des trams. Sur la base des recommandations de SECO et de Bruxelles Mobilité, il a été décidé de fermer provisoirement le tunnel dans les deux sens.

Tout comme pour le tunnel Stéphanie, mission a été donnée de mettre en place une enquête et de développer des propositions pour pouvoir rouvrir le tunnel en toute sécurité pour les travaux de rénovation.

Reyers

Il ressort des inspections de SECO en novembre qu'il y a deux problèmes sérieux : l'un en direction de Montgomery, l'autre en direction de Meiser.

Grâce au fait que le viaduc a été démoli, les travaux de rénovation de la dalle de couverture sont à présent possibles, sinon, cela n'aurait pas été le cas.

En avril, on commencera les travaux d'enlèvement des rampes. Ces travaux doivent être terminés fin août et le viaduc aura alors totalement disparu.

La dalle de couverture sera totalement rénovée dans le cadre de la démolition de Reyers.

Porte de Hal

Ceci concerne un projet hérité de la législation précédente. Le tunnel de la Porte de Hal doit être rénové : la voirie est en mauvais état, l'électromécanique est fortement dépassée et la sécurité incendie doit être abordée.

De aanbesteding wordt momenteel klaargemaakt en er wordt getracht om de werken dit jaar nog te starten.

Montgomerytunnel

De Montgomerytunnel maakt deel uit van de prioritaire tunnels uit het SECO-rapport van januari

Na die inspectie werden andere problemen vastgesteld. Er werd stof op het rijvak gevonden, wat erop kan wijzen dat er een probleem is met de dakplaat. Er werden netten met fijne mazen geplaatst en er werd ondersteuning besteld.

Na verdere analyse blijkt dat het probleem inderdaad ernstig is. Het gaat om een scheur tussen de muur en het plafond en dus om een stabiliteitsprobleem. Dit heeft zelfs gevolgen voor de bovenliggende trambedding (de dienstlus voor lijn 81), waar een breuk is vastgesteld en er dus een probleem is met de waterdichtheid, waarschijnlijk als gevolg van de druk veroorzaakt door de bovengrondse trams. Op basis van de aanbevelingen van SECO en Brussel Mobiliteit is beslist om de tunnel voorlopig in beide richtingen te sluiten.

Net zoals bij de Stefaniatunnel, is opdracht gegeven om een onderzoek in te stellen en voorstellen uit te werken om de tunnel opnieuw veilig te kunnen openen voor de renovatiewerken.

Reyerstunnel

Uit de inspecties van SECO in november bleken er twee ernstige problemen te zijn. Één in het stuk richting Montgomery en een ander richting Meiser.

Dankzij het feit dat het viaduct werd afgebroken, zijn werken ter renovatie van dat dak nu mogelijk, anders was dat niet het geval.

In april begint men met de werken om de oprijhellingen te verwijderen. Deze werken moeten eind augustus afgerond zijn, wanneer het viaduct dus volledig verdwenen zal zijn.

Het tunneldak zal volledig gerenoveerd worden in kader van de afbraak van Reyers.

Hallepoorttunnel

Dit betreft een project dat overgeërfd werd uit de vorige legislatuur. De Hallepoorttunnel moet gerenoveerd worden : de rijweg is in slechte staat, de elektromechanica is sterk verouderd en de brandveiligheid moet aangepakt worden.

Par conséquent, le tunnel sera également totalement rénové : il s'agit des cloisons intermédiaires, de la rénovation des accès, de l'électromécanique, des issues de secours.

Le cahier des charges sera prêt en mars et les travaux débiteront début 2017 et leur durée est estimée à vingt-et-un mois. Les travaux auront principalement lieu la nuit.

Le coût estimé est de 30 millions d'euros.

Trône

Les inspections de SECO ont indiqué des problèmes au niveau de l'accès. Des filets ont été installés et Egis effectue actuellement une analyse de la stabilité.

La rénovation devrait encore pouvoir commencer cette année, la dernière étape qui doit être prise est l'autorisation de la Commission de coordination des chantiers. Il s'agit d'une rénovation de l'entrée du tunnel, du béton, des parois et de l'éclairage.

Georges-Henri

Après les inspections de SECO en décembre, des filets ont été installés, une analyse de risque indiquait qu'il n'y avait pas de problèmes majeurs.

Pachéco

Selon la bonne vieille tradition bruxelloise, ce n'est pas simple : une partie du tunnel appartient à la Ville de Bruxelles et l'autre partie à la Région et Saint-Josse est uniquement responsable de la propreté de son côté, comme c'est le cas pour Bruxelles également du sien.

Il y a eu un rapport d'inspection de SECO duquel ressortait que des interventions devaient avoir lieu, mais qu'elles n'étaient pas prioritaires. Entre-temps, des mesures de sécurité ont été prises comme l'installation de portiques et la pose de filets.

Des doutes se sont également posés concernant l'incident mentionné dans la presse. Aucune plainte n'a été déposée auprès de Bruxelles Mobilité, ni auprès de la police, et les pierres montrées dans les médias ne proviennent, selon toute vraisemblance, pas du tunnel. Nous continuons d'enquêter.

Il est toutefois clair qu'il faut analyser la dalle de couverture, mais les problèmes ne sont pas de même nature que ceux des tunnels Léopold II, Montgomery ou Stéphanie.

De tunnel wordt dan ook volledig gerenoveerd : het gaat om de tussenmuren, vernieuwing van de toegangen, de elektromechanica en de nooduitgangen

Het bestek zal klaar zijn in maart en de werken zullen van start gaan begin 2017 en worden geschat op éenen-twintig maanden. Er zal voornamelijk 's nachts gewerkt worden.

De geschatte kostprijs is 30 miljoen euro.

Troontunnel

De inspecties van SECO gaven problemen aan bij de toegang. Er werden netten geplaatst en een analyse van de stabiliteit wordt momenteel door Egis gemaakt.

De renovatie zou nog dit jaar kunnen beginnen. De laatste horde die moet worden genomen, is de toestemming van de werfcoördinatiecommissie. Het gaat om een renovatie van de tunnelingang, het beton, de wanden en de verlichting.

Georges-Henritunnel

Na de inspecties van SECO in december werden netten geplaatst. Een risico-analyse door Egis toonde aan dat er geen grote problemen zijn.

Pachecotunnel

Volgens de goede aloude Brusselse traditie is het niet eenvoudig : een deel van de tunnel behoort toe aan Brussel stad en een ander deel aan het Gewest en Sint-Joost is enkel verantwoordelijk voor de netheid aan zijn kant, zoals Brussel dat is aan zijn kant.

Er was een inspectierapport van SECO, waaruit bleek dat er interventies moesten plaatsvinden, maar dat die niet prioritair waren. Intussen zijn er veiligheidsmaatregelen genomen, zoals het plaatsen van portieken en het spannen van netten.

Er zijn intussen ook twijfels gerezen over het incident dat vermeld werd in de pers. Er werd geen klacht ingediend bij Brussel Mobiliteit, noch bij de politie en de stenen die getoond werden in de media, zijn naar alle waarschijnlijkheid niet afkomstig van de tunnel. We onderzoeken dit verder.

Het is evenwel duidelijk dat er gekeken moet worden naar het dak, maar de problemen zijn niet van dezelfde aard als die in Leopold II, Montgomery of Stefania.

La semaine prochaine, une réunion est prévue avec les communes concernées, Bruxelles Mobilité, le cabinet du Ministre-Président et moi-même.

Ponts et autres

À l'occasion des travaux au viaduc Reyers et au pont Marchant à Anderlecht, cela fait quasiment un an que j'ai demandé expressément des inspections pour la première fois. Les 23 et 24 mars, mission a été donnée de procéder à une inspection complète de tous les ouvrages d'art. Je remets également la note verte au président de la commission.

Les premières inspections de SECO ont eu lieu jusqu'en juin 2015.

Le 9 novembre 2015, une nouvelle mission a été donnée pour reprendre les inspections.

Le résultat de ces inspections doit être un inventaire de la situation actuelle tant au niveau de la construction que de l'électromécanique, des informations sur l'année de construction, les caractéristiques, le nombre de véhicules qui y passent par jour et les contrôles effectués. Il s'agit donc de données élémentaires. Un tiers de l'infrastructure a déjà été inspecté.

Pour le reste des inspections, un nouveau contrat est nécessaire avec un bureau externe certifié. La procédure est en cours et le cahier des charges sera publié prochainement. Ensuite, un contrôle systématique de tous les ponts pourra à nouveau avoir lieu. Sur la base des résultats, nous rédigeons un plan d'investissement, tout comme nous le faisons pour les tunnels.

Bruxelles Mobilité

J'ai entendu de nombreux commentaires concernant le manque de fonctionnaires.

Des questions ont été posées sur l'engagement de cinq fonctionnaires. Le dossier de répartition des budgets moyens a été successivement signé en octobre 2014 par la Secrétaire d'État chargée de la Fonction publique, par moi-même et par le Ministre du Budget.

Dans la note de présentation qui m'a été soumise à mon entrée en fonction, il n'était en outre pas fait explicitement mention des tunnels.

Les 300.000 euros supplémentaires demandés étaient censés être libérés pour une année. Or, le dossier ne m'a été présenté qu'en octobre lorsque l'année était pratiquement écoulée.

Volgende week is er een vergadering gepland met de betrokken gemeenten, Brussel Mobiliteit en het kabinet van Minister-President en mijzelf.

Bruggen en andere

Naar aanleiding van de werkzaamheden aan het Reyersviaduct en de Marchantbrug in Anderlecht heb ik bijna een jaar geleden voor de eerste keer uitdrukkelijk om inspecties gevraagd. Op 23 en 24 maart werd er opdracht tot een volledige doorlichting van alle kunstwerken gegeven. Ik bezorg de groene nota hierover aan de voorzitter van de commissie.

De eerste inspecties van SECO liepen tot juni 2015.

Op 9 november 2015 is opnieuw opdracht gegeven om de inspecties te hervatten.

Het resultaat van die inspecties moet een inventaris zijn van de huidige toestand, zowel bouwkundig als elektromechanisch, informatie over het bouwjaar, de kenmerken, het aantal voertuigen per dag dat er passeert en de uitgevoerde controles. Het gaat dus om basisgegevens. Een derde van de infrastructuur werd al geïnspecteerd.

Voor de rest van de inspecties is er een nieuw contract nodig met een gecertificeerd extern bureau. De procedure loopt en het bestek kan eerstdaags gepubliceerd worden. Vervolgens kan er opnieuw een systematische controle van alle bruggen plaatsvinden. Op basis van de resultaten zullen we een investeringsplan opstellen, zoals we doen voor de tunnels.

Brussel Mobiliteit

Ik heb veel opmerkingen gehoord over het gebrek aan ambtenaren.

Er werden vragen gesteld over de aanwerving van vijf ambtenaren. Het dossier over de verdeling van de middenbegroting werd achtereenvolgend ondertekend in oktober 2014 door de Staatssecretaris belast met het Openbaar Ambt, door mijzelf en door de Minister van Begroting.

In de presentatienota die mij werd voorgelegd bij mijn indiensttreding, werd bovendien niet expliciet gewag gemaakt van de tunnels.

De gevraagde 300.000 euro extra werd geacht te worden vrijgemaakt voor een jaar. Het dossier werd mij echter pas voorgelegd in oktober, toen het jaar nagenoeg voorbij was.

Par ailleurs, même si le dossier avait été approuvé par le Gouvernement précédent, le Conseil d'État a annulé la procédure d'engagement. Il a donc été impossible pour la Région d'engager du personnel pendant plusieurs mois.

Dès le début de la législature, j'ai clairement précisé à l'administration qu'elle pouvait externaliser certaines tâches et qu'un budget serait libéré à cet effet, ou que la sous-utilisation des crédits pourrait être affectée à cet effet. Cela reste toutefois la responsabilité de l'administration de le faire.

Les fonctionnaires individuels ne constituent pas le problème. Les ingénieurs et les collaborateurs de Bruxelles Mobilité qui s'occupent du dossier des tunnels travaillent de jour, de nuit et le week-end. On leur demande beaucoup : des solutions à court terme dans des situations de crise, des solutions à long terme dans des dossiers complexes, une justification de la politique du passé. Ils travaillent d'arrache-pied et méritent notre respect.

Il y a effectivement un problème de capacité. Mais c'est la responsabilité du dirigeant de l'administration de la gérer, lequel est aujourd'hui autorisé à engager des ingénieurs externes.

Par ailleurs, une *taskforce* permanente a été constituée au sein de Bruxelles Mobilité, sous la présidence du directeur général de Bruxelles Mobilité, qui effectue un rapport mensuel à propos de l'état des tunnels.

Début 2015, un Centre de crise des tunnels (CCT) a été officiellement créé. Au sein de ce comité siègent des experts en électromécanique, en génie civil et en télématique. Le comité est convoqué lorsqu'une situation survient où un tunnel doit potentiellement être fermé. La tâche consiste à garder ouverts les tunnels en toute sécurité pour les usagers, ainsi qu'à essayer de limiter l'impact sur la mobilité à un minimum.

Bruxelles Mobilité a développé un cadre interne défini pour gérer les tunnels. Ces protocoles ont été fixés dans les conditions minimales d'exploitation (ou CME) qui ont été appliquées depuis le 1^{er} décembre 2015.

Enfin, depuis le deuxième trimestre 2015, Bruxelles Mobilité a désigné un coordinateur qui a reçu pour mission de limiter le nombre de fermetures (planifiées) des tunnels.

Toutefois, vu l'expérience des derniers mois, vu la capacité de réaction variable, vu la nécessité d'une coordination intensive quotidienne optimale au sein de l'administration et vu l'énorme charge de travail que l'administration recevra dans les mois et années à venir, dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement, Bruxelles Mobilité sera réformé et renforcé avec six ingénieurs supplémentaires et un coordinateur principal.

Hoewel het dossier goedgekeurd was door de vorige Regering, werd de aanwervingsprocedure echter nietig verklaard door de Raad van State. Bijgevolg was het voor het Gewest verscheidene maanden lang onmogelijk om personeel aan te werven.

Van bij het begin van de legislatuur heb ik de administratie duidelijk gemaakt dat zij extern bepaalde taken kon outsourcen en dat daarvoor een budget zou vrijgemaakt worden, of dat de onderbenutting van de kredieten daarvoor aangewend kon worden. Dat blijft evenwel een verantwoordelijkheid van de administratie.

De individuele ambtenaren zijn het probleem niet. De ingenieurs en de medewerkers van Brussel Mobiliteit die zich bezighouden met het tunneldossier, werken tijdens de dag, de nacht en het weekend. Er wordt veel van hen gevraagd : oplossingen op korte termijn in crisissituaties, oplossingen op lange termijn in complexe dossiers, verantwoording voor beleid in het verleden. Ze doen het allemaal en verdienen hiervoor ons respect.

Er is inderdaad een capaciteitsprobleem, maar de leidinggevende ambtenaar van het bestuur is verantwoordelijk voor het beheer daarvan, en is thans gemachtigd om externe ingenieurs aan te werven.

Er werd binnen Brussel Mobiliteit een permanente *taskforce* onder voorzitterschap van de directeur-generaal van Brussel Mobiliteit opgericht, die maandelijks rapporteert over de toestand van de tunnels.

Sinds begin 2015 is er een Tunnel Crisis Centrum officieel opgericht (TCC). In dat comité zitten experts elektromechanica, burgerlijke bouwkunde en telematica. Het comité wordt bijeengeroepen als er zich een situatie voordoet waarbij een tunnel potentieel gesloten moet worden. De taak bestaat erin de tunnels veilig open te houden voor de gebruikers ervan, alsook de impact op de mobiliteit tot een minimum proberen te beperken.

Brussel Mobiliteit werkte een intern bepaald kader uit om de tunnels te beheren. Deze protocollen werden vastgelegd in de Minimum Exploitatie Vereisten (MEV of CME) die worden toegepast sinds 1 december 2015.

Tot slot heeft Brussel Mobiliteit sedert het tweede kwartaal van 2015 een coördinatiepersoon aangesteld die de opdracht heeft gekregen het aantal (geplande) tunnelsluitingen te beperken.

Evenwel, gelet op de ervaring van de afgelopen maanden, gelet op het wisselende reactievermogen op de noodzaak voor een dagelijkse intensieve optimale coördinatie binnen de administratie, en gelet op de enorme werklast die de komende maanden en jaren in het kader van het meerjareninvesteringsprogramma op de administratie zal afkomen, zal Brussel Mobiliteit worden hervormd en versterkt met zes extra ingenieurs en een hoofdcoördinator.

Avant de clôturer, j'aimerais encore éliminer un certain nombre de perceptions erronées.

J'ai entendu dire que le problème des tunnels était un problème de priorités politiques et qu'on aurait prioritairement investi dans la politique cyclable. Or, une piste cyclable n'est pas coûteuse et on ne peut pas dire que l'infrastructure cyclable soit très développée. On doit d'ailleurs investir dans cette politique, mais certainement pas au détriment des tunnels !

J'ai également entendu au cours des dernières semaines que le problème des tunnels était dû à des investissements insuffisants et à un manque d'argent. Le tableau budgétaire, issu du système officiel SAP de la Région, montre que ceci n'est pas correct. Vous verrez d'abord le budget initial et ensuite le budget adapté. Vous voyez donc ici les chiffres de 2008 à 2015 – depuis la création de l'article budgétaire séparé. Les crédits prévus sont plus ou moins dépensés selon les années. On constate ainsi que les crédits ont été largement sous-utilisés en 2015 puisque rares étaient les dossiers déjà prêts.

4. Conclusions

Bruxelles souffre aujourd'hui d'un problème de mobilité qu'elle subit en grande partie du fait du choix opéré par les navetteurs.

Je suis évidemment conscient de l'utilité des tunnels pour accéder à Bruxelles et le Gouvernement n'a pas l'intention, sauf pour des motifs de sécurité, de les fermer.

Une étude à long terme va être lancée mais aujourd'hui l'action de tous les acteurs vise à maintenir les tunnels ouverts. Il faut stabiliser la situation, approfondir certaines études, suivre systématiquement les décisions prises dans l'ensemble des dossiers.

On ne prendra toutefois aucun risque pour les automobilistes.

Ce n'est pas gai d'être ministre de la Mobilité aujourd'hui, mais on est ministre les bons et les mauvais jours.

Dans les mois qui viennent, le Gouvernement connaîtra une période difficile. On pourrait penser qu'on est dans une série noire mais il s'agit surtout du résultat du suivi qui est opéré. Ce dossier constituera désormais la priorité absolue de l'administration, du Gouvernement ... De nombreuses mesures ont déjà été prises et les dossiers concrets sont en cours de montage, sans attendre la finalisation du programme pluriannuel d'investissement. Cela demandera beaucoup d'énergie et pourtant, on ne se limitera pas à ce dossier.

Voor ik afsluit, wil ik nog even een aantal misvattingen uit de wereld helpen.

Ik heb horen zeggen dat het tunnelprobleem een probleem zou zijn van politieke prioriteiten en dat prioritair werd geïnvesteerd in het fietsbeleid. Een fietspad is echter niet duur en men kan niet zeggen dat de fietsinfrastructuur sterk ontwikkeld is. Men moet trouwens investeren in dat beleid, maar zeker niet ten koste van de tunnels !

Ik heb ook de voorbije weken al gehoord dat het tunnelprobleem een probleem is van onvoldoende investeringen en onvoldoende geld. De budgettaire tabel, dit komt uit het officiële SAP-systeem van het Gewest, toont dat dit niet klopt. Eerst ziet u de initiële en dan de aangepaste begroting. Hier ziet u dus de cijfers van 2008 tot 2015 – sinds de creatie van het aparte begrotingsartikel. De uitgetrokken kredieten werden min of meer uitgegeven volgens de jaren. Ze zijn in grote mate onderbenut in 2015, omdat er weinig dossiers klaar waren.

4. Conclusies

Brussel lijdt heden ten dage onder een mobiliteitsprobleem, dat grotendeels komt door de keuze die gemaakt wordt door de pendelaars.

Uiteraard ben ik bewust van het nut van de tunnels voor de toegang tot Brussel en de Regering is niet van plan ze te sluiten, tenzij om veiligheidsredenen.

Een onderzoek op lange termijn zal gestart worden, maar thans beogen alle actoren de tunnels open te houden. De situatie moet gestabiliseerd worden, sommige onderzoeken moeten verdiept worden, de in het geheel van de dossiers genomen beslissingen moeten systematisch gevolgd worden.

Er zal echter geen enkel risico genomen worden voor de autobestuurders.

Het is niet prettig thans minister van mobiliteit te zijn, maar men is minister in goede en slechte tijden.

De Regering gaat een moeilijke periode tegemoet in de komende maanden. Men kan zich in een reeks rampen wanen, maar dat is vooral het resultaat van de verrichte follow-up. Voortaan is dit dossier absoluut prioritair voor het bestuur, de Regering, ... Tal van maatregelen werden al genomen en concrete dossiers worden samengesteld, zonder te wachten op de afronding van het meerjareninvesteringsprogramma. Dat zal veel energie vergen en toch zal men zich niet beperken tot dit dossier.

La Région est parfois critiquée et je ne nie pas qu'il y ait des problèmes mais il faut arrêter l'autoflagellation à Bruxelles. Nombreuses sont les villes dans le monde qui subissent pareilles difficultés : Montréal et New York sont confrontées à des problèmes de ponts.

On va résoudre cette merde de dossier ! Et en même temps, on embellira notre Région. Je demande à vous tous d'y contribuer, moi je le ferai. ».

II.3.4. Échange de vues

M. Marc Loewenstein remercie le Ministre pour cet exposé très constructif, pour la transmission des documents et son souci de transparence.

Concernant la décision du Gouvernement, prise sous la législature précédente, de recruter cinq équivalents temps plein, Mme Grouwels déclarait ne pas connaître l'évolution du dossier. Qu'en est-il ?

Il est par ailleurs précisé dans le *masterplan* – phase 3 que « compte tenu des éléments précités et au vu de notre expérience auprès de gestionnaires confrontés à des problématiques de nature et de volume similaires, il nous semble qu'une solution intermédiaire est plus intéressante :

– mise en place, au sein de Bruxelles Mobilité, d'une mission dédiée « rénovation des tunnels ». Sur la base de notre expérience, en retenant un programme de travaux de l'ordre de 260 millions d'euros hors TVA à réaliser sur une période de dix à quinze ans (c'est-à-dire hors tunnel Léopold II), nous estimons l'effectif nécessaire comme suit :

- un directeur de mission [...];
- un directeur adjoint administratif et financier [...];
- entre 3 et 5 conducteurs d'opération [...];
- éventuellement 2 à 4 adjoints technique [...] », soit entre 7 et 11 équivalents temps plein.

Le même document préconise également la mise en place d'un pool de prestataires intellectuels externes, chargés de missions d'assistances à maîtrise d'ouvrage dans les domaines et spécialités suivantes : conseils juridiques, études techniques, études d'urbanisme et études d'incidences environnementales, études de mobilité et communication.

Le député se demande dès lors si les décisions prises par le Gouvernement au printemps 2014 découlent directe-

Het Gewest krijgt soms kritiek en ik erken dat er problemen zijn, maar in Brussel moet men stoppen met zichzelf te geselen. Vele steden in de wereld hebben soortgelijke moeilijkheden : Montreal en New York hebben problemen met de bruggen.

Dit vreselijk dossier zal opgelost worden en terzelfder tijd zal ons Gewest verfraaid worden ! Ik vraag u allen daaraan mee te werken, ik zal dat doen. ».

II.3.4. Gedachtewisseling

De heer Marc Loewenstein dankt de minister voor deze heel constructieve uiteenzetting, voor het bezorgen van de documenten en voor zijn streven naar transparantie.

Mevrouw Grouwels heeft, in verband met de beslissing die de regering tijdens de vorige zittingsperiode heeft genomen, te weten vijf voltijdsequivalenten aanwerven, gezegd dat ze de evolutie van dat dossier niet kent. Quid ?

In het *masterplan*, fase drie, wordt voorts gezegd dat, rekening houdend met de voormelde elementen en gelet op de ervaring van beheerders die geconfronteerd worden met soortgelijke problemen inzake aard en volumes, een tussenoplossing de meest interessante leek :

– binnen Mobiel Brussel, een opdracht invoeren voor de renovatie van de tunnels. Op basis van onze ervaring en op grond van een programma voor de werken ten belope van 260.000.000 euro, exclusief btw, voor een periode van 10 tot 15 jaar (te weten zonder de Leopold II-tunnel, met volgend noodzakelijk personeelsbestand :

- een opdrachtdirecteur;
- een adjunct-administratief en financieel directeur;
- 3 tot 5 operatieleiders;
- eventueel 2 tot 4 technische adjuncten, dus 7 tot 11 voltijdsequivalenten.

In hetzelfde document staat ook dat er een pool zou moeten komen van externe dienstverleners, die hulp zouden moeten verlenen in de volgende domeinen en specialiteiten : juridische adviezen, technische studies, stedenbouwkundige studies, milieu-impactstudies, mobiliteits- en communicatiestudies.

De volksvertegenwoordiger vraagt zich dan ook af of de beslissingen die de regering in de lente 2014 heeft ge-

ment de ce document et ce qu'il en est de l'exécution de ces recommandations en termes de recrutement.

Concernant le tunnel Rogier, l'orateur s'interroge sur le coût estimé des travaux d'étanchéité sachant qu'à l'époque les projections étaient de 4 millions d'euros.

Concernant le tunnel Montgomery, le Ministre peut-il préciser si les problèmes de stabilité décrits ce jour sont consécutifs à un défaut d'entretien suffisant ?

Enfin, le député se demande quelles sont les raisons qui ont poussé Bruxelles Mobilité à vouloir internaliser les inspections, réalisées dans un premier temps par Via Control avec l'aide d'Orex et dans un second temps par le Bureau des ponts de Liège. Pourquoi, suite à la défection de ce dernier organisme, n'a-t-on pas lancé un marché ? L'entretien effectué ensuite par l'administration était-il suffisant au regard de l'ampleur de la tâche ?

Mme Céline Delforge rappelle que M. Christian Debuyscher déclarait, lors de la réunion du 17 février 2016, avoir voulu créer, au sein même de Bruxelles Mobilité, une équipe chargée de l'inspection des ouvrages d'art, jusqu'ici exercée par Via Control dans un premier temps, par le MET dans un second, et dès lors avoir remis une proposition reprenant le nombre d'agents nécessaires et les coûts y afférents. Le Ministre a-t-il bien eu vent de cette proposition ?

Par ailleurs, l'administration, entendue en dates des 3 et 17 février, s'est plainte à de nombreuses reprises de ne pas avoir pu engager de personnel supplémentaire, et ce, malgré des demandes répétées en ce sens. Qu'en est-il ?

La députée rappelle aussi que c'est un audit, mené récemment à la suite de la chute de pierres, qui a finalement conduit à la fermeture de certains tunnels. Des inspections précédentes, confiées à Egis Tunnels à partir de 2009, les graves problèmes décelés aujourd'hui ne ressortent nullement. Cela tient-il à la nature des inspections que l'on a commandées à cette société ? A-t-elle recommandé un autre type d'inspection de manière à exclure les problèmes que l'on rencontre aujourd'hui ?

Mme Delforge s'interroge également sur la durabilité des travaux de sécurisation en cours, qu'il s'agisse de la pose de filets ou d'autres opérations du type de celles qu'on mène dans le tunnel Stéphanie.

L'oratrice s'inquiète en outre du coût engendré par les différentes interventions. La commission pourrait-elle disposer d'une vue globale des investissements ? Un PPP déconsolidé est aujourd'hui envisagé pour le tunnel Léopold II sans toutefois qu'on ne dispose de la garantie qu'un entrepreneur privé veuille s'y engager, sauf à obtenir des

nomen, rechtstreeks voortvloeiend uit dat document en hoe het staat met de uitvoering van die aanbevelingen wat de aanwervingen betreft.

In verband met de Rogiertunnel heeft de spreker vragen over de kostprijs van de waterdichtingswerken, wetende dat die destijds werd geraamd op 4 miljoen euro.

In verband met de Montgomerytunnel vraagt de spreker of de minister kan zeggen of de vandaag te berde gebrachte stabiliteitsproblemen het gevolg zijn van een gebrekkig onderhoud.

Ten slotte vraagt de spreker naar de redenen die Mobiel Brussel ertoe gebracht hebben om de inspecties, die in een eerste fase werden uitgevoerd door Via Control met behulp van Orex en in een tweede fase door het Bruggenbureau uit Luik, zelf te willen uitvoeren. Waarom is er, nadat die laatste instelling heeft afgehaakt, geen overheidsopdracht uitgeschreven ? Geeft het onderhoud door het bestuur bevredigende resultaten, gelet op de omvang van die taak ?

Mevrouw Céline Delforge herinnert eraan dat de heer Christian Debuyscher tijdens de vergadering van 17 februari 2016 heeft gezegd dat hij, binnen Mobiel Brussel, een team wou vormen dat belast werd met de inspectie van de kunstwerken, die tot dan toe uitgevoerd werd door Via Control in een eerste fase en door het bureau MET in een tweede fase en dat hij een voorstel heeft ingediend met het aantal personeelsleden die daarvoor nodig waren alsook met de desbetreffende kostprijs. Heeft de minister weet van dat voorstel ?

Het bestuur, dat op 3 en 17 februari is gehoord, heeft trouwens meermaals geklaagd over het feit dat er niet voldoende bijkomend personeel is aangeworven, ondanks herhaalde verzoeken in die zin. Quid ?

De volksvertegenwoordigster wijst erop dat een audit, die onlangs is uitgevoerd nadat stenen zijn afgebrokkeld, geleid heeft tot de uiteindelijke sluiting van sommige tunnels. Uit vorige inspecties, uitgevoerd door Egis Tunnels vanaf 2009, zijn de ernstige problemen die vandaag worden vastgesteld, niet naar voren gekomen. Heeft dat te maken met de aard van de inspecties die men aan dat bedrijf heeft gevraagd ? Heeft het een ander type inspectie voorgesteld om de problemen die we vandaag kennen uit te sluiten ?

Mevrouw Delforge stelt zich ook vragen over de duurzaamheid van de lopende veiligheidswerken, ongeacht of het gaat over het aanbrengen van netten of andere ingrepen zoals in de Stefaniatunnel.

De spreekster maakt zich ook zorgen over de kostprijs van de verschillende ingrepen. Kan de commissie beschikken over een algemeen overzicht van de investeringen ? Er wordt op dit ogenblik gedacht aan een publiek-private samenwerking voor de Leopold II-tunnel, zonder dat men evenwel over de garantie beschikt dat een privébedrijf zich

conditions très avantageuses et compte tenu notamment du fait qu'il s'agit d'un tunnel vieillissant qui risque encore de livrer quelques surprises et que sa construction n'a pas été opérée avec des matériaux de la meilleure qualité.

De manière générale, comment le Ministre, qui annonce ne vouloir fermer aucun des tunnels, lesquels relèvent pourtant d'une vision particulière de la ville et du « tout-à-la-voiture », peut-il être certain de disposer des budgets nécessaires ? Comment peut-on s'engager dès maintenant à rénover, pour un budget encore indéterminé, l'ensemble des tunnels dont certains sont de véritables aspirateurs à voitures ? À ce propos, le Ministre, qui affiche un souci de transparence, peut-il transmettre les résultats de la fameuse étude de PwC sur les manques de budgets pour financer une série d'investissements en transports publics ?

M. Vincent De Wolf constate, à l'audition des Ministres chargés des Travaux publics et de la Mobilité au cours des législatures 2004 à 2019, que tout aurait été fait comme il le fallait : les notes vertes auraient été envoyées, le *masterplan* aurait été communiqué, les travaux auraient été faits lorsqu'ils étaient nécessaires ... Chacun se renvoie en fait la balle.

Le député conteste par ailleurs les chiffres avancés par le Ministre lorsqu'il dit par exemple que le budget 2015 a été doublé, passant de 15 à 30 millions d'euros. Ce n'est pas exact – c'est même une manipulation de l'opinion publique, puisque cette somme n'a pas été dépensée. En fin d'année d'ailleurs, elle a été ajustée à 19 millions d'euros.

En ce qui concerne Stéphanie, Le Ministre dit fièrement que c'est parce qu'il a demandé en octobre 2015 qu'on en vérifie l'état qu'on a pu y éviter des désordres plus importants. C'est oublier qu'en 2012 un rapport précisait déjà clairement que les zones de toiture sous le boulevard de Waterloo et du tunnel Louise étaient en très mauvais état et qu'une intervention urgente était requise.

Cette remarque vaut d'ailleurs aussi pour le tunnel Montgomery, à propos duquel le bourgmestre d'Etterbeek se félicite toutefois d'avoir été associé à la réunion convoquée suite à sa fermeture. Il s'agit maintenant de gérer les problèmes générés au niveau de la circulation. Le député ne veut toutefois pas croire qu'un tel affaissement se produise en quelques heures voire en quelques semaines. Plusieurs possibilités sont désormais envisagées mais, en toute hypothèse, cela durera entre deux à quatre mois.

Le Ministre souhaite qu'on reste prudent. Plusieurs solutions techniques ont été avancées mais la décision n'a pas encore été arrêtée. Il affirme qu'il souhaite travailler en

daartoe geroepen voelt, behalve op zeer voordelige voorwaarden en, inzonderheid, rekening houden met het feit dat het gaat over een oude tunnel die nog enkele verrassingen dreigt op te leveren en die gebouwd werd met materialen, die niet van de beste kwaliteit waren.

Hoe kan de minister, die zegt dat hij geen enkele tunnel wil sluiten, ondanks het feit dat die tunnels het gevolg zijn van een bijzondere visie op de stad en van de voorrang die men aan de auto's heeft willen geven, er zeker van zijn dat de nodige budgetten zullen vrijkomen ? Hoe kan men er zich vandaag toe verbinden dat men alle tunnels, waarvan sommige echte automagneten zijn, zal kunnen renoveren, terwijl men nog onzeker is over de desbetreffende kredieten ? Kan de minister, die op dat vlak getuigt van een zekere bekommernis om transparantie, de resultaten meedelen van de fameuze studie van PwC over het gebrek aan budgetten om een reeks investeringen in het openbaar vervoer te financieren ?

De heer Vincent De Wolf stelt, na de hoorzitting van de ministers belast met openbare werken en met mobiliteit tijdens de zittingsperiode 2004 tot 2019, vast dat men zou hebben gedaan wat men zou hebben moeten doen : de groene nota's zouden zijn verstuurd, het *masterplan* zou zijn meegedeeld, de werken zouden zijn uitgevoerd wanneer die noodzakelijk bleken ... Elkeen speelt de ander de bal toe.

De volksvertegenwoordiger betwist bovendien de cijfers van de minister wanneer die bijvoorbeeld zegt dat de begroting 2015 verdubbeld is, te weten van 15 tot 30.000.000 euro. Dat is niet juist, dat is zelfs een manipulatie van de publieke opinie, aangezien dat bedrag niet is uitgegeven. Op het einde van het jaar is die begroting trouwens tot 19.000.000 euro bijgesteld.

Wat de Stefaniatunnel betreft, zegt de minister trots dat het precies is omdat hij in oktober 2015 gevraagd heeft om de staat van de tunnel na te gaan dat men er nog grotere problemen heeft kunnen voorkomen. Daarbij wordt vergeten dat een rapport in 2012, al duidelijk stelde dat het dak onder de Waterloolaan en dat van de Louizatunnel in heel slechte staat waren en dat er dringend diende te worden ingegrepen.

Die opmerking geldt zelfs ook voor de Montgomerytunnel. De burgemeester van Etterbeek zei dat hij verheugd was dat hij de vergadering na de sluiting ervan heeft mogen bijwonen. Het gaat er nu om de problemen op het vlak van het verkeer te beheren. De volksvertegenwoordiger kan niet geloven dat zo'n verzakking op enkele uren of zelfs enkele weken kan gebeuren. Verschillende mogelijkheden worden evenwel overwogen, maar hoe dan ook zal een en ander twee tot vier maanden in beslag nemen.

De minister roept op tot voorzichtigheid. Er zijn verschillende technische oplossingen voorgesteld, maar er is nog geen beslissing genomen. Hij geeft aan dat hij in alle

toute transparence, mais que l'information doit donc être transmise correctement.

M. Vincent De Wolf rappelle que le tunnel Montgomery a été construit en 1971 et que la trémie du collège Saint-Michel a été couverte en 1995 et ajoute que, depuis lors, mis à part au niveau des avaloirs, plus aucune intervention n'a eu lieu.

Des informations dont dispose le député, il ressort que, alors que M. Smet était Ministre pour la première fois, à partir de 2004, des modules comme les téléphones informatiques qui permettaient de poser des questions et de noter à chaque visite les constats faits à cette occasion, ont été abandonnés. Par ailleurs, pourquoi les visites systématiques ont-elles été suspendues jusqu'en 2009 et qui en a pris la décision ?

En ce qui concerne le tunnel Léopold II, il est de notoriété publique que lorsqu'il pleut, des gouttes d'eau tombent à l'intérieur de l'ouvrage. Or, on sait que dès lors que de l'eau passe au travers du béton, les armatures rouillent et le béton finit par exploser. Pourquoi donc avoir attendu jusqu'en octobre 2015 pour s'en préoccuper ?

Il apparaît en outre que des forces de police seront mobilisées durant les travaux de rénovation du tunnel opérés en surface. Selon les techniques utilisées, vingt-quatre ou trente agents seront nécessaires, soit 155.000 euros ou 217.000 euros par mois aux frais de la zone de police concernée. La Région compte-t-elle compenser cette mobilisation par les forces de police dépêchées dans le cadre du plan Canal initié par le fédéral ?

Ensuite, le 26 février 2009, le Ministre recevait un message concernant l'état inquiétant du tunnel Rogier. Quelles mesures ont été prises en réaction ?

M. De Wolf souhaiterait encore prendre connaissance du rapport de 2009 faisant état de risques de sécurité dans le tunnel Léopold II. Ce document a-t-il été transmis au successeur de M. Smet ? Des mesures ont-elles été prises en 2009 ?

Ce même tunnel a été marqué par la chute d'une plaque de béton en janvier 2015. Le Ministre peut-il rappeler les actions y menées en conséquence ?

Comment le Ministre explique-t-il par ailleurs le retard dans la rénovation de ce tunnel ? Les échéances ont en tout cas été postposées à un certain nombre de reprises.

Enfin, le député rappelle que le groupe MR avait demandé par écrit une confrontation entre l'administration et le pouvoir politique. Certains (anciens) reprochaient effectivement aux Ministres de ne pas avoir répondu à leurs attentes en termes de personnel de sorte que le curatif a systématiquement été préféré au préventif. Or, M. Smet apprend aujourd'hui que l'administration était autorisée à engager

transparantie wil werken, maar dat de informatie dan ook correct moet worden doorgegeven.

De heer Vincent De Wolf zegt dat de Montgomerytunnel in 1971 is gebouwd en dat het stuk aan het Sint-Michielscollege in 1995 is overdekt. Sedertdien heeft er, los van de afvoeren, geen enkele ingreep meer plaatsgehad.

Uit de informatie waarover de volksvertegenwoordiger beschikt, blijkt dat, toen de heer Smet voor het eerst minister was, vanaf 2004, hulpmiddelen zoals telefoonlijnen die de mogelijkheid boden om vragen te stellen en bij elk bezoek de nodige vaststellingen te doen, werden afgeschaft. Waarom zijn de systematische controles opgeschort tot in 2009 en wie heeft die beslissing genomen ?

Wat de Leopold II-tunnel betreft, is het algemeen bekend dat, wanneer het regent, er waterdruppels naar binnen sijpelen. Men weet ook dat, wanneer water door beton gaat, de bewapening gaat roesten en het beton uiteindelijk instort. Waarom heeft men tot oktober 2015 gewacht om een en ander onder de loep te nemen ?

Voorts blijkt dat de politie wordt ingezet tijdens de renovatie van de bovengrondse stukken van de tunnel. Naar gelang van de gebruikte technieken, zullen 24 tot 30 politiemensen nodig zijn, wat 155.000 euro of 217.000 euro per maand zal kosten aan de desbetreffende politiezone. Gaat het Gewest die inschakeling compenseren door politiemensen gestuurd in het kader van het Kanaalplan van de federale overheid ?

Op 26 februari 2009 ontving de minister een bericht in verband met de onrustwekkende toestand van de Rogiertunnel : welke maatregelen zijn vervolgens genomen ?

De heer De Wolf zou graag ook kennis nemen van het rapport van 2009 over de veiligheidsrisico's in de Leopold II-tunnel. Is dat document bezorgd aan de opvolger van de heer Smet ? Zijn er in 2009 maatregelen genomen ?

In januari 2015 is er een betonplaat naar beneden gevallen in die tunnel. Kan de minister zeggen wat er vervolgens is ondernomen ?

Hoe verklaart de minister de achterstand met de renovatie van die tunnel ? De termijnen zijn in ieder geval meermaals opgeschoven.

Ter slot herinnert de volksvertegenwoordiger eraan dat de MR-fractie schriftelijk een confrontatie heeft gevraagd tussen het bestuur en de politieke overheid. Sommigen (ouderen) verweten de ministers effectief dat hun verwachtingen inzake personeel niet werden ingelost, zodat men systematisch de voorkeur heeft gegeven aan curatieve dan aan preventieve oplossingen. De heer Smet hoort vandaag dat

du personnel externe. Le fait de permettre aujourd'hui le recrutement de sept ingénieurs ne constitue-t-il pas un aveu dans le chef du politique qu'il y avait un manque grave de personnel dans le passé ? Cela sera-t-il d'ailleurs suffisant ? Des ingénieurs, aujourd'hui pensionnés, de Bruxelles Mobilité déclaraient lors de la précédente réunion que des techniciens étaient également indispensables.

Mme Els Ampe déclare que l'enthousiasme du Ministre Smet lui fait honneur. Elle est rassurée d'apprendre que le plan tunnels constitue sa priorité absolue. C'est une bonne chose pour l'image de Bruxelles, car on n'a de nouveau pas trop bonne presse actuellement. Elle a bien écouté le Ministre. « Priorité absolue » signifie que c'est plus important que toutes les autres priorités. Par contre, un certain nombre d'autres points du passé énumérés par le Ministre l'inquiètent un peu plus.

Ainsi, Mme Grouwels vient de prétendre que l'administration l'avait insuffisamment informée des nombreux problèmes dont souffrait la structure en béton, ou que c'était du moins son sentiment. Les problèmes ont été relevés entre 1999 et 2002 par les ingénieurs du MET qui ont réalisé l'inspection de l'ensemble des 126 tunnels et ponts régionaux. Ces problèmes étaient connus de l'administration. Elle suppose que quand eux-mêmes demandent à des ingénieurs externes de rédiger des rapports, ils les lisent. Entre 1999 et 2002, ces ingénieurs externes ont en outre signalé que tous les tunnels et ponts régionaux nécessitaient de petites réparations. Il s'agissait le plus souvent de petites réparations, car la plupart des tunnels – à quelques exceptions près – se trouvaient dans un état bon à moyen. La réfection de l'étanchéité était une demande récurrente et régulière, et contrairement à Mme Grouwels, le Ministre ne peut pas prétendre que l'administration l'ait insuffisamment informé à ce sujet. L'oratrice se réfère en effet à une question orale qu'elle a elle-même adressée au Ministre en 2005, et qu'elle cite : « Mon administration a répertorié tous les tunnels d'une longueur supérieure à 500 mètres, y compris les sorties de secours et les locaux techniques, et les a introduits dans un système d'information géographique informatisé. Dans le courant de l'année, en 2005 donc, on mettra la dernière main à la cartographie des autres tunnels, c'est-à-dire ceux d'une longueur inférieure à 500 mètres. La Région compte de nombreux tunnels anciens. Les premiers ont été mis en service pour l'exposition universelle de 1958. La plupart de ces tunnels devront être entièrement rénovés au cours des prochaines années. Les montants de ces travaux dépassent toutefois les moyens de la Région. Un apport financier du fédéral s'impose. » Le Ministre avait du reste déjà demandé qu'on mette des moyens budgétaires à sa disposition. Le Ministre faisait donc montre d'autant d'enthousiasme qu'aujourd'hui, et il avait parfaitement conscience, en 2005, de l'état de la structure en béton des tunnels bruxellois tout comme il savait quels tunnels relevaient ou pas de sa compétence.

Elle se réfère au document remis aux commissaires et qui liste tous les ouvrages d'art situés sur le territoire de

het bestuur de toestemming heeft gekregen om extern personeel aan te werven. Bewijst het feit dat men vandaag zeven ingenieurs mag aanwerven niet dat de politiek toegeeft dat er in het verleden een schrijnend tekort aan personeel was ? Zullen die zeven trouwens voldoende zijn ? Gepensioneerde ingenieurs van Mobiel Brussel hebben tijdens de vorige vergadering gezegd dat ook technici absoluut noodzakelijk zijn.

Mevrouw Els Ampe stelt dat het enthousiasme van Minister Smet hem siert. Zij is gerustgesteld dat het tunnelplan zijn absolute prioriteit is. Dat is een goede zaak voor het imago van Brussel, want vandaag maken we opnieuw geen al te goede beurt. Zij heeft goed naar de Minister geluisterd. « Absolute prioriteit » betekent : belangrijker dan alle andere prioriteiten. Een aantal andere zaken die de Minister opsomde uit het verleden, maken haar wel een beetje ongeruster.

Zo beweerde mevrouw Grouwels daarnet dat de administratie haar onvoldoende duidelijk had gewezen op de vele problemen met de betonstructuur of dat dat toch haar indruk was. De problemen werden tussen 1999 en 2002 opgemerkt door de inspectie-ingenieurs van MET wanneer zij alle 126 gewesttunnels en bruggen onderzocht hebben. Deze problemen waren bij de administratie bekend. Zij veronderstelt, dat wanneer zij zelf aan externe ingenieurs vragen om rapporten te schrijven, ze die ook zelf lezen. Die externe ingenieurs wezen er tussen 1999 en 2002 bovendien op dat er in alle gewesttunnels en bruggen kleine reparaties nodig waren. Het betrof meestal kleine reparaties, want de meeste tunnels waren – op een paar uitzonderingen na – in goede of middelmatige staat. Het herstellen van de waterdichtheid was een regelmatig terugkerende oproep en in tegenstelling tot mevrouw Grouwels kan de Minister niet beweren dat de administratie daarover onvoldoende heeft geïnformeerd. De spreekster verwijst immers naar een mondelinge vraag die zijzelf in 2005 tot de Minister richtte, en citeert : « Mijn administratie heeft alle tunnels langer dan 500 meter inclusief de nooduitgangen en de technische lokalen volledig in kaart gebracht en in een geïnformatiseerd geografisch informatiesysteem verwerkt. In de loop van het jaar, dus in 2005, wordt de laatste hand gelegd aan de cartografie van de andere tunnels dus die welke korter dan 500 meter zijn. Het Gewest telt wat oude tunnels. De eerste werden in gebruik genomen voor de wereldtentoonstelling van 1958. De meeste van deze tunnels zullen in de komende jaren helemaal gerenoveerd moeten worden. Maar de bedragen voor deze werken overstijgen echter de gewestelijke middelen. Een financiële bijdrage van de federale overheid is noodzakelijk ». De Minister had trouwens al gevraagd om budgettaire middelen ter beschikking te krijgen. De Minister toonde toen dus evenveel enthousiasme als vandaag en hij was in 2005 perfect op de hoogte van de situatie van de betonstructuur van de Brusselse tunnels, alsook van het feit welke tunnels tot zijn bevoegdheid horen en welke niet.

Zij verwijst naar het document dat de commissieleden ontvingen waarop alle kunstwerken in het Brussels Hoofd-

la Région de Bruxelles-Capitale : 126 relèvent de la compétence ou de la gestion de la Région, dont par exemple également le tunnel Pacheco. Or, le Ministre vient de dire qu'en 2009, il a rédigé un cahier des charges afin de connaître l'état des tunnels et les priorités. Cet état et ces priorités figurent pourtant dans le récapitulatif que les commissaires ont reçu hier. On était donc au courant. La liste de priorités qu'on a reçue va de 1 à 5. Le tunnel Reyers, tout comme le tunnel Pacheco, porte le code 1 : première priorité donc. Il est dès lors parfaitement logique qu'il faille maintenant actualiser. Si on avait connaissance de cet état, on aurait tout de même pu y faire quelque chose au cours de la période 2003-2009 ? La question est dès lors : quelles mesures a-t-on prises au juste à cet égard ?

Le Ministre a également donné une vue d'ensemble de tous les travaux réalisés. Or, la liste que les commissaires ont reçue la semaine dernière et qui énumérait effectivement les travaux, mentionnait que les travaux relatifs à l'étanchéité, à la structure en béton, à la corrosion des armatures ... se comptent sur les doigts d'une main. Tous les autres travaux concernent la ventilation ou la sécurité routière. Tous ces travaux secondaires sont très importants, mais ils n'ont rien à voir avec la stabilité.

Le Ministre a ensuite évoqué le tunnel des Quatre-Bras, auquel il a travaillé. Il a également fait réaliser des travaux concernant les infiltrations d'eau dans le tunnel de la Woluwe. Elle ne voit rien d'autre, à moins que les commissaires n'aient reçu une liste incomplète – publiée sur le site web du Parlement – la semaine dernière.

L'oratrice a l'impression que le Ministre tombe parfois des nues quand un tunnel est défectueux, comme dans le cas du tunnel Stéphanie. En 2000, le rapport du MET affirmait en toutes lettres que ce tunnel se trouvait encore dans un état moyen mais que des mesures urgentes de réparation de l'étanchéité s'imposaient. Si le Ministre ne fait pas réaliser ces travaux sur la structure en béton pendant une longue période, la qualité dudit béton se dégrade, les armatures se corrodent et, de ce fait, le béton éclate et des éléments commencent à se détacher.

La question est dès lors : comment se fait-il qu'on ait attendu un nouveau rapport d'Egis jusqu'en 2010 ? Ce rapport contient une toute petite phrase qui dit que de nombreux endroits sont en fait « inaccessibles à l'examen visuel » et on ne peut dès lors pas dire avec certitude que la stabilité ne posait aucun problème. On a également constaté la problématique du béton derrière les panneaux incendie après que les pompiers avaient enlevé lesdits panneaux.

Le Ministre a également parlé du tunnel Pacheco. Les mêmes ingénieurs du MET ont inspecté ce tunnel en 1999 à la demande de la Région de Bruxelles-Capitale. Cela fait tout de même un bon bout de temps. La Région de

stedelijk Gewest zijn opgesomd en waarvan er 126 tot de bevoegdheid of het beheer van het Gewest behoren, waaronder bijvoorbeeld ook de Pachecotunnel. Toch stelde de Minister daarnaast dat hij in 2009 een bestek opstelde om de staat van de tunnels en de prioriteiten te kennen. Die staat van die tunnels en die prioriteit staan echter in het overzicht dat de commissieleden gisteren hebben ontvangen. Dat was dus bekend. De ontvangen lijst met prioriteiten gaat van 1 tot 5. De Reyerstunnel heeft net als de Pachecotunnel code 1 : dus zeer prioritair. Het is dan ook niet meer dan logisch dat dit nu moet worden geactualiseerd. Wanneer die staat bekend was, had men er toch al iets mee kunnen doen in de periode tussen 2003 tot 2009 ? De vraag is dan ook wat daar juist aan acties is ondernomen ?

De Minister gaf ook een overzicht van alle uitgevoerde werken. Echter, de lijst die de commissieleden vorige week ontvingen en waarin inderdaad de werken waren opgesomd, vermeldde dat de werken voor de waterdichtheid, de betonstructuur, de corrosie van wapeningsstaven, ... op één hand te tellen zijn. Alle andere werken betreffen de ventilatie of de verkeersveiligheid. Die nevenwerken zijn allemaal heel belangrijk, maar die hebben niets te maken met de stabiliteit.

De Minister haalde daarnaast de Vierarmentunnel aan. De Minister heeft daaraan gewerkt en hij heeft ook werken laten uitvoeren aan de waterinsijpeling in de Woluwetunnel. Verder vindt de spreker niets terug, tenzij dat de commissieleden vorige week een onvolledige lijst – gepubliceerd op de website van het Parlement – hebben gekregen.

Het komt de spreker over alsof de Minister af en toe uit de lucht valt wanneer er een tunnel defect is, zoals in het geval van de Stefaniatunnel. In 2000 vermeldde het MET-verslag letterlijk dat deze tunnel nog in middelmatige staat was, maar dat er dringend acties nodig waren om de waterdichting te herstellen. Wanneer de Minister deze werken gedurende een lange tijd niet aan de betonstructuur laat uitvoeren, dan gaat de kwaliteit van die beton achteruit, beginnen de wateringsstaven te corroderen en zorgt dat ervoor dat het beton uiteenspat en dat er elementen beginnen af te brokkelen.

De vraag is dan ook : hoe komt dat er tot 2010 op een nieuw rapport van Egis werd gewacht ? Dat rapport bevat een heel klein zinnetje waarin gesteld wordt « vele plekken zijn in feite onbereikbaar en daarom kunnen we niet met zekerheid zeggen dat de stabiliteit volledig in orde is ». De problematiek van het beton achter de brandpanelen werd ook vastgesteld nadat de brandweer de panelen had weggehaald.

De Minister heeft ook over de Pachecotunnel gesproken. Deze tunnel werd in opdracht van de administratie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1999 door dezelfde inspectie-ingenieurs van MET geïnspecteerd. Dat is toch

Bruxelles-Capitale a en outre également signé un contrat de maintenance avec les sociétés SECO et Nuton.

Le Ministre a évoqué la propriété de ce tunnel. C'est sans importance en fait. L'oratrice est persuadée que si on demandait le cadastre de tous les tunnels sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ce cadastre refléterait toujours la situation au moment du transfert de la compétence du fédéral ou, avant cela encore, de la Ville à la Région.

La Région de Bruxelles-Capitale est clairement le gestionnaire du tunnel ou du pont. On sait depuis dix-sept ans déjà qu'il y a des problèmes dans le tunnel Pacheco. La priorité accordée à ce tunnel dans la liste de 1999 était de niveau 1 : prioritaire, plus encore que le tunnel Léopold II, et autant que le tunnel Reyers. En 2014, SECO a une nouvelle fois signalé le tunnel Pacheco dans un rapport alarmant. Or, une fois de plus, on ignore quelles actions ont été entreprises depuis 2014. En tout cas, cela ne figure pas sur la liste que les commissaires ont reçue.

L'Agence bruxelloise de développement territorial avait récemment le projet de démolir le tunnel Pacheco. C'est pourquoi l'oratrice s'inquiète de ne pas voir celui-ci dans la liste de priorités du Ministre.

L'oratrice aborde ensuite le viaduc Reyers, que l'administration a démolit l'an dernier, à la demande du Ministre, pour cause de mauvais entretien. En 2000, les ingénieurs chargés de l'inspection ont signalé qu'il fallait réparer les joints de dilatation de ce pont. Pendant quinze ans, on n'a rien fait, selon cette liste, et en 2014 Mme Grouwels a fait réaliser des travaux sur les joints pour 1 million d'euros. Ensuite, on a démolit le viaduc. Les problèmes dans les différents tunnels Reyers sont décrits de façon relativement détaillées dans les rapports de 2000. À l'époque déjà, il y avait des problèmes dans différents tunnels. Peut-être que le Ministre les a redécouverts lors de la démolition du viaduc Reyers, mais l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale en avait déjà clairement connaissance.

Le Ministre a affirmé avoir agi à la suite de la chute d'un bloc de béton en novembre, mais en fait des blocs de béton étaient déjà tombés en janvier. On peut se demander ce qu'on a fait à la suite de cet incident-là. L'oratrice avait également posé la question au directeur de Bruxelles Mobilité. Il a semblé dire qu'avant sa prise de fonction, on n'intervenait pas lors d'un incident.

L'oratrice évoque ensuite le tunnel Montgomery. En 2001, les rapports faisaient état de fissures longitudinales. Si on ne répare pas ces fissures, la situation se dégrade. Ce rapport a déjà quinze ans. À l'époque, on jugeait encore que le tunnel Montgomery était en bon état, mais qu'il fal-

wel een ruime tijd geleden. Bovendien heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook een onderhoudscontract met de bedrijven SECO en Nuton gesloten.

De Minister sprak over het eigenaarschap van deze tunnel. Dit is eigenlijk niet relevant. De spreekster is er zeker van dat, indien men het kadaster van alle tunnels op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou opvragen, dat kadaster altijd aangepast zou zijn op het ogenblik dat de bevoegdheid werd overgedragen van het federale niveau of, vroeger nog, van de stad naar het Gewest.

De beheerder van de tunnel of de brug is duidelijk het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het feit dat de Pacheco-tunnel met problemen kampt, is al zeventien jaar lang bekend. De prioriteit die aan die tunnel in de lijst van 1999 werd toegekend, was nummer 1 : prioritair of zelfs nog meer prioritair dan de Leopold II-tunnel en even prioritair als de Reyerstunnel. Seco maakte in 2014 in een alarmend rapport nogmaals melding van de Pachecotunnel. Opnieuw weten we echter niet welke acties zijn ondernomen sinds 2014. Dat staat alleszins niet op de lijst die de commissieleden gekregen hebben.

Het Brussels Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling had onlangs een plan om de Pachecotunnel af te breken. De spreekster maakt zich dan ook zorgen dat de Pachecotunnel niet voorkomt op de prioriteitenlijst van de Minister.

De spreekster gaat nu in op het Reyersviaduct, dat vorig jaar op aansturen van de Minister door zijn administratie wegens gebrekkig onderhoud werd afgebroken. In 2000 wezen de inspectie-ingenieurs erop dat de delatatievoegen van die brug hersteld moesten worden. Gedurende 15 jaar is daar volgens die lijst niets aan gebeurd en mevrouw Grouwels liet in 2014 voor 1 miljoen euro werken uitvoeren aan de voegen. Nadien werd het viaduct dan afgebroken. De problemen in de verschillende Reyerstunnels staan redelijk uitvoerig beschreven in de rapporten van 2000. Er zijn verschillende tunnels die toen al met problemen kampen. Misschien heeft de Minister ze bij de afbraak van het Reyersviaduct herontdekt, maar ze waren al duidelijk bekend bij de administratie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Minister stelde actie te hebben ondernomen naar aanleiding van een gevallen betonblok in november, maar er waren eigenlijk al betonblokken in januari gevallen. De vraag is eigenlijk wat er dan naar aanleiding van dat incident is gebeurd. De spreekster had dit ook al aan de directeur van Mobiel Brussel gevraagd. Hij leek te stellen dat er voor zijn aantreden bij een incident niet werd opgetreden.

De spreekster gaat in op de Montgomerytunnel. In 2001 meldten de rapporten longitudinale scheuren. Indien die scheuren niet worden aangepakt, verergert de situatie. Dat rapport is al vijftien jaar oud. Op dat ogenblik werd de Montgomerytunnel nog in goede staat bevonden, maar de

lait réparer les fissures. On ne l'a donc clairement pas fait. Pourquoi ? À l'instant, le Ministre a déclaré que le bureau Sobotec avait été désigné afin de faire le point sur l'état de toute l'électromécanique.

L'oratrice suppose qu'en fait, cela figure déjà dans le *masterplan* 2013. Que peut encore nous apprendre Sobotec, par rapport à ce *masterplan* ? Il se peut que le *masterplan* ne soit pas encore exhaustif. Elle souhaite éviter qu'on mène trente-six études différentes ou qu'on refasse trois fois la même inspection. À un moment donné, après une inspection, il faut réaliser les travaux avant d'effectuer une nouvelle inspection ou de commander les mêmes études.

M. Jamal Ikazban félicite M. Pascal Smet pour la qualité de son exposé. Loin des renvois de balle évoqués par d'aucuns, les deux exposés ont mis en évidence, selon le député, que les Ministres assument leurs responsabilités et, surtout, qu'ils n'ont pas attendu les événements récents pour s'atteler à la problématique des tunnels. Les travaux de la commission spéciale lui paraissent avoir à tout le moins le mérite de mettre en évidence l'action, entreprise de longue date, du Gouvernement en la matière.

L'orateur souhaiterait connaître l'état du dossier relatif à la rénovation du tunnel Léopold II au moment de l'entrée en fonction de M. Pascal Smet comme Ministre de la Mobilité, en 2014, et les mesures subséquemment prises par ce dernier.

Le député présente comme habituelle la longueur des délais entre la décision d'effectuer un chantier de grande ampleur et sa réalisation effective. S'agissant de la rénovation du tunnel Léopold II, il était indispensable d'en passer par une phase de concertation avec les bourgmestres des communes de la zone concernée. Où en est cette concertation : un accord s'est-il dégagé quant au *modus operandi* ou à la planification des travaux ?

L'orateur se réjouit que le Ministre ait exprimé la volonté, non pas de fermer les tunnels, mais de les rénover. Aussi renouvelle-t-il sa confiance en le Gouvernement et en l'administration, qui agissent selon lui dans l'intérêt des habitants de la Région, avec leur bien-être comme objectif.

M. Bruno De Lille revient sur certaines déclarations de M. Jean-Claude Moureau, faites lors de son audition par la commission spéciale. Ce dernier avait affirmé avoir déjà averti le prédécesseur du Ministre, M. Jos Chabert, de l'état désastreux des tunnels bruxellois, et avoir renouvelé cet avertissement auprès de chacun des ministres successivement compétents en matière de Travaux publics. Le député demande au Ministre de confirmer, en ce qui le concerne,

scheuren moesten aangepakt worden. Dit is dus duidelijk niet gebeurd. Waarom ? Zonet verklaarde de Minister dat het bureau Sobotec werd aangesteld om de staat van alle elektromechanica op te stellen.

De spreekster vermoedt dat dat eigenlijk al staat in het *masterplan* 2013. Wat kan Sobotec ons ten opzichte van dat *masterplan* nog bijbrengen ? De mogelijkheid bestaat dat het *masterplan* nog niet volledig is. Zij wil vermijden dat we met zesendertig verschillende studies bezig zijn of drie keer dezelfde inspectie doen. Op een bepaald moment dient er na een inspectie een uitvoering van de werken te komen, vooraleer men een nieuwe inspectie doet of dezelfde studies bestelt.

De heer Jamal Ikazban feliciteert de heer Pascal Smet met de kwaliteit van zijn uiteenzetting. De twee uiteenzettingen schuiven de hete aardappel helemaal niet door, zoals sommigen benadrukt hebben, maar maken het volgens de volksvertegenwoordiger duidelijk dat de Ministers hun verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan en vooral dat ze niet gewacht hebben op de recente gebeurtenissen om de problematiek van de tunnels aan te pakken. Hij vindt dat de werkzaamheden van de bijzondere commissie op zijn minst de verdienste hebben dat ze duidelijk aantonen dat de regering al lang in actie was geschoten.

De spreker vraagt hoe het stond met het dossier voor de renovatie van de Leopold II-tunnel toen de heer Pascal Smet aantrad als minister van Mobiliteit in 2014 en welke maatregelen hij daarna heeft getroffen.

De volksvertegenwoordiger beschouwt de lange termijnen tussen de beslissing om omvangrijke werken uit te voeren en de daadwerkelijke uitvoering als gewoon. Wat de renovatie van de Leopold II-tunnel betreft, was een overlegfase noodzakelijk met de burgemeesters van de gemeenten die in het betrokken gebied liggen. Hoever staat het met dat overleg : wordt er een akkoord bereikt over de *modus operandi* of over de planning van de werken ?

Het verheugt de spreker dat de minister de tunnels niet wenst te sluiten, maar te renoveren. Daarom herbevestigt hij zijn vertrouwen in de regering en het bestuur, die volgens hem optreden in het belang van de inwoners van het Gewest met hun welzijn als doel.

De heer Bruno De Lille komt terug op bepaalde verklaringen die de heer Jean-Claude Moureau heeft afgelegd tijdens zijn hoorzitting met de bijzondere commissie. Hij had immers bevestigd dat hij de voorganger van de minister, de heer Jos Chabert, al op de hoogte had gebracht van de rampzalige staat van de Brusselse tunnels en dat hij alle ministers die achtereenvolgens bevoegd waren voor Openbare Werken, daarvoor had gewaarschuwd. De volksver-

cette déclaration et, le cas échéant, de faire part des mesures qu'il aurait prises à la suite de cet avertissement.

La réforme de Bruxelles Mobilité ayant coïncidé avec la création d'une cellule « tunnels », le député voudrait savoir si cette création a entraîné des recrutements ou si la cellule a simplement repris le personnel déjà affecté à la gestion des tunnels. Le personnel de Bruxelles Mobilité ayant par ailleurs connu une forte croissance entre 2004 et 2009, l'orateur se demande si la cellule « tunnels » a elle aussi bénéficié de cet accroissement et, dans la négative, pour quelles raisons ce ne fut pas le cas.

En ce qui concerne la période 2003-2009, les ingénieurs auditionnés par la commission spéciale ont expliqué que la décision avait alors été prise que l'administration réalise elle-même le contrôle des ouvrages d'art mais qu'elle n'avait pas obtenu les moyens humains y afférents. Le député y voit une contradiction : du moment que l'option était adoptée d'internaliser les contrôles, la mise à disposition du personnel nécessaire aurait dû s'ensuivre. Dès lors, l'orateur souhaiterait savoir qui était à l'origine de cette décision : l'administration ou le Ministre ?

M. Fabian Maingain rappelle que dès 2013, cinq candidats s'étaient déclarés pour rénover le tunnel Léopold II. Le Ministre ayant exposé avoir l'intention de relancer ce marché, le député s'interroge sur les raisons pour lesquelles il n'avait pas été attribué il y a trois ans et regrette le temps perdu : une rénovation plus légère et moins chère, réalisée à ce moment, aurait pu permettre d'éviter que n'advienne la situation actuelle et que ne soit lancé un nouveau marché, portant désormais sur des travaux plus lourds et plus coûteux.

Mme Cieltje Van Achter remercie le Ministre pour son exposé. Elle souhaite revenir sur la première mandature du Ministre. L'ancien directeur a indiqué qu'entre 2002 et 2003, c'est la Région wallonne qui a effectué les inspections. La députée suppose que les inspections ont ensuite été réalisées en interne. Le Ministre n'a commandé de nouvelles inspections qu'en 2008. Elle se demande ce qui s'est passé dans l'intervalle. Pourquoi a-t-on décidé de ne plus travailler avec la Région wallonne ? Le Ministre estimait-il que l'administration était à la hauteur pour mener elle-même les inspections, pour réaliser l'entretien, pour faire les bonnes analyses, pour gérer les bons dossiers, pour pouvoir faire tout cela ? Le Ministre a en effet déclaré en 2005 que les tunnels étaient en mauvais état. Il a pourtant encore fallu attendre jusqu'en 2008 avant qu'on commande de nouvelles inspections. Elle a le sentiment qu'il ne s'est en réalité pas passé grand-chose pendant quelque six années. On a bien entrepris des actions dans le cadre des mesures d'urgence : sécurité, signalisation, trottoirs, sorties ... mais il n'y a pas eu d'approche réellement approfondie (rénovation, entretien).

tegenwoordiger vraagt de minister om die verklaring wat hem betreft te bevestigen en, in voorkomend geval, mee te delen welke maatregelen hij na die waarschuwing zou hebben genomen.

Aangezien de hervorming van Mobiel Brussel samen met de oprichting van een cel « tunnels », vraagt de volksvertegenwoordiger of die oprichting rekruteringen met zich heeft meegebracht dan wel of de cel gewoonweg het personeel dat reeds was ingezet voor het beheer van de tunnels, heeft overgenomen. Aangezien het aantal personeelsleden van Mobiel Brussel fors toegenomen is tussen 2004 en 2009, vraagt de spreker of de cel « Tunnels » ook meer personeel heeft gekregen en, zo niet, om welke redenen dan niet.

Wat betreft de periode 2003-2009, hebben de door de bijzondere commissie gehoorde ingenieurs uitgelegd dat er toen beslist werd dat het bestuur zelf de controle op de kunstwerken zou uitvoeren, maar dat ze daartoe niet de personele middelen had gekregen. De volksvertegenwoordiger ziet daar een tegenstrijdigheid in : zodra de keuze werd gemaakt om de controles te internaliseren, had het nodige personeel ter beschikking moeten worden gesteld. Bijgevolg vraagt de spreker wie aan de basis van die beslissing lag : het bestuur of de minister ?

De heer Fabian Maingain wijst erop dat er zich sinds 2013 vijf kandidaten hebben aangediend om de Leopold II-tunnel te renoveren. Aangezien de minister het plan had om die overheidsopdracht opnieuw te lanceren, vraagt de spreker waarom ze drie jaar geleden niet werd gegund en hij betreurt de verloren tijd : als er op dat moment een lichtere en goedkopere renovatie had kunnen worden uitgevoerd, had men de huidige situatie kunnen voorkomen en zou er geen nieuwe overheidsopdracht voor omvangrijkere en duurdere werken hoeven te worden uitgeschreven.

Mevrouw Cieltje Van Achter dankt de Minister voor zijn uiteenzetting. Zij wenst in te pikken op de eerste ambtstermijn van de Minister. De voormalige directeur leerde ons dat tussen 2002 en 2003 het Waals Gewest de inspecties deed. Zij vermoedt dat de inspecties nadien intern gedaan werden. De Minister heeft pas in 2008 nieuwe inspecties besteld. Zij vraagt zich af wat er in die tussentijd is gebeurd. Waarom werd er beslist om niet meer met het Waals Gewest verder te werken ? Was de Minister van oordeel dat de administratie opgewassen was tegen de taak om de inspecties te doen, om het onderhoud te doen, om de juiste analyses te maken, om de juiste dossiers te beheren, om dat allemaal aan te kunnen ? De Minister stelde in 2005 immers dat de tunnels in slechte staat waren. Het heeft dan toch nog tot in 2008 geduurd voor er nieuwe inspecties besteld werden. Naar haar aanvoelen is er eigenlijk toch gedurende een zestal jaar weinig gebeurd. Er werden inderdaad acties genomen in het kader van de dringende maatregelen : veiligheid, signalisatie, voetpaden, uitgangen, ..., maar een echt grondige aanpak (renovatie, onderhoud) is niet gebeurd.

Concernant le tunnel Stéphanie, la députée affirme que si on l'avait entretenu, on ne connaîtrait pas les problèmes actuels. Elle aborde ensuite la deuxième mandature du Ministre. Pourquoi faut-il refaire un planning pour le tunnel Léopold II ? Pourquoi ne peut-on pas avancer sur la base de ce qu'on avait déjà fait ? Même chose pour le *masterplan* : on avait le *masterplan*, mais il faut en fin de compte commander un nouveau *masterplan*.

Selon l'oratrice, c'est une constante dans la politique de mobilité du Ministre. Elle appelle ça la « maladie bruxelloise » : on reste coincé dans une phase de planification, tous les plans et projets existants n'étaient manifestement pas assez bons, ils finissent à la poubelle, et on doit refaire un planning ... Dans chaque dossier de mobilité, on a un nouveau plan ou un plan antérieur qui n'était pas assez bon. L'oratrice se demande quels enseignements on en tire. Il faut en tirer des leçons.

La députée espère que le Ministre commandera également un audit de son administration afin d'établir ce qu'il en est. Si les plans et projets sont si mauvais et qu'on reste coincé dans la planification en matière de mobilité, c'est un sérieux problème qu'il convient de résoudre d'urgence. C'est vrai non seulement pour les tunnels, mais aussi pour d'autres dossiers.

*
* *

M. Pascal Smet indique qu'il ne s'exprimera pas sur l'action des autres ministres qui se sont succédé au portefeuille des Travaux publics : en faire l'histoire est la tâche de la commission spéciale. Son propos portera exclusivement sur ses deux mandats comme Ministre des Travaux publics, entre 2004 et 2009, d'une part, et depuis 2014, d'autre part. Ce que veulent les Bruxellois, selon l'orateur, ce n'est pas d'une polémique visant à établir les responsabilités des uns et des autres, c'est que soient résolus les problèmes des tunnels. Le Ministre compare la situation à celle qu'il avait connue en 2000 lorsqu'en tant que chef de cabinet adjoint d'un ministre MR, il avait contribué à résoudre la première crise de l'asile. Son objectif est aujourd'hui le même : tout mettre en œuvre, sans relâche, pour résoudre une situation de crise. Le Ministre déclare avoir pris ses responsabilités et n'avoir, par conséquent, rien à cacher aux membres de la commission spéciale. Il conçoit que des critiques pourraient être adressées, rétrospectivement, à ses agissements; toutefois, il revendique ne pas avoir fui ses responsabilités.

Revenant sur l'engagement de cinq personnes pour renforcer la cellule « tunnels », le Ministre explique que la question a été discutée en octobre 2014, juste après son entrée en fonction, dans le cadre du dossier de répartition du budget géré par Mme Fadila Laanan, Secrétaire d'État chargée de la Fonction publique. Le Ministre et son collègue du Budget, M. Guy Vanhengel, ont tous les deux si-

Met betrekking tot de Stefaniatunnel stelt zij dat, indien we het onderhoud al hadden uitgevoerd, we ons vandaag niet in de problemen zouden vinden. Zij bespreekt dan de tweede ambtstermijn van de Minister. Waarom moet er voor de Leopold II-tunnel opnieuw een planning komen ? Waarom kan er niet verder gewerkt worden op wat er al bestaat ? Het *masterplan* is hetzelfde verhaal : het *masterplan* was er, maar uiteindelijk moet er een nieuw *masterplan* besteld worden.

Dat feit is voor de spreekster een constante in het mobiliteitsbeleid van de Minister. Zij noemt het de Brusselse ziekte : we blijven in een planningsfase steken, alle bestaande plannen waren blijkbaar niet goed genoeg, ze gaan naar de prullenmand, er moet opnieuw gepland worden ... Bij elk mobiliteitsdossier hebben we een nieuw plan of een vorig plan dat niet goed was. De spreekster vraagt zich af wat we daaruit leren. Er moeten lessen getrokken worden.

Zij hoopt dat de Minister ook een audit van zijn administratie bestelt om na te gaan waaraan dat ligt. Indien de plannen zo slecht zijn en we in het mobiliteitsdossier blijven steken in die plannen, is er een groot probleem dat dringend moet worden aangepakt. Dit geldt niet alleen voor de tunnels, maar ook voor andere dossiers.

*
* *

De heer Pascal Smet wijst erop dat hij geen verklaringen zal afleggen over het optreden van de andere ministers die achtereenvolgens bevoegd waren voor Openbare Werken : dat historisch overzicht is de taak van de bijzondere commissie. Zijn verklaring zal uitsluitend gaan over zijn twee mandaten als minister van Openbare Werken tussen 2004 en 2009 enerzijds en vanaf 2014 anderzijds. Volgens de spreker wensen de Brusselaars geen polemiek om te bepalen wie voor wat verantwoordelijk is; ze willen dat de problemen met de tunnels worden opgelost. De minister vergelijkt de situatie met de situatie in 2000 toen hij als adjunct-kabinetschef van een MR-minister had bijgedragen tot de oplossing van de eerste asielcrisis. Vandaag heeft hij hetzelfde doel : alles ononderbroken in het werk stellen om een crisissituatie op te lossen. De minister verklaart dat hij zijn verantwoordelijkheid op zich heeft genomen en bijgevolg niets te verbergen heeft voor de leden van de bijzondere commissie. Hij begrijpt dat er achteraf gezien kritiek kan komen op zijn optreden. Hij benadrukt evenwel dat hij zijn verantwoordelijkheid niet uit de weg is gegaan.

De minister komt terug op de aanwerving van vijf personeelsleden om de cel « tunnels » te versterken en legt uit dat die kwestie werd besproken in oktober 2014 net na zijn aantreden in het kader van het dossier betreffende de verdeling van het budget dat werd beheerd door mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris bevoegd voor het Openbaar Ambt. De minister en zijn collega van begroting, de heer

gné ce dossier. Le Ministre signale toutefois que cette décision concernait un transfert de budget unique et qu'en outre elle a été prise en fin d'année, alors qu'il s'agissait d'un recrutement qui aurait dû intervenir en 2014. Le Ministre rappelle également que le Conseil d'Etat a annulé l'arrêté relatif au statut administratif et pécuniaire des membres du personnel de l'administration régionale, de sorte que plus aucun engagement n'a pu avoir lieu.

Le Ministre se déclare favorable à la création, préconisée dans le *masterplan*, d'une mission dédiée à la rénovation des tunnels et dotée d'un personnel permanent. Il en a d'ailleurs déjà défendu l'idée auprès du Gouvernement.

S'agissant du *masterplan*, le Ministre tient à rassurer Mme Cieltje Van Achter : il n'est pas question d'adopter encore un plan supplémentaire. Il est uniquement procédé à une actualisation du *masterplan* sur la base des dernières inspections. Des mesures ont été prises depuis le diagnostic de 2009 mais, de toute évidence, des problèmes importants demeurent. En outre, les inspections menées actuellement sont doubles (manuelles et visuelles) et on contrôle également l'étanchéité et la stabilité. Or, il convient de connaître l'état des lieux à l'heure actuelle, pour définir de manière adéquate les priorités. C'est ainsi que procède tout gestionnaire, selon le Ministre. L'exécution de ce *masterplan* actualisé, refondu en un programme pluriannuel d'investissements, requerra l'engagement d'agents supplémentaires, dont le nombre reste à préciser. Le principe en est d'ores et déjà approuvé par le Gouvernement, qui se prononcera au mois de mars prochain : une entité spécifiquement consacrée à la rénovation des tunnels sera créée au sein de l'administration, avec à sa tête un « Monsieur Tunnels ».

L'orateur poursuit en expliquant qu'entre-temps, ce sont six ingénieurs, dont un coordinateur, qui vont entrer en service, notamment pour réaliser des missions d'inspection, sur la base du contrat avec Egis et d'autres contrats avec des partenaires externes, actuellement conclus par l'administration ou en voie de l'être. Le Ministre se réjouit d'ailleurs d'avoir convaincu l'administration de recourir à cette forme d'externalisation, dont elle est peu familière. Il précise en outre qu'il s'agit seulement d'une première salve de recrutements.

Le Ministre confirme les propos de M. Bruno De Lille : le personnel de Bruxelles Mobilité a augmenté entre 2004 et 2009, conformément aux décisions prises lors de son premier mandat ministériel.

Mme Céline Delforge revient sur les refus que le Gouvernement aurait opposés aux demandes de personnel supplémentaire émises par l'administration, selon les représentants de Bruxelles Mobilité entendus par la commission spéciale.

Guy Vanhengel, hebben dat dossier allebei ondertekend. De Minister wijst er evenwel op dat die beslissing een eenmalige budget-transfer was en bovendien aan het einde van het jaar plaatsvond, terwijl het om een rekrutering voor 2014 zou gaan. Bovendien herinnert de Minister aan het feit dat de Raad van State het besluit betreffende het administratieve en geldelijke statuut van de personeelsleden van het gewestbestuur heeft geannuleerd, waardoor geen enkele aanwerving meer kon plaatsvinden.

De minister is voorstander van de oprichting, zoals aanbevolen in het *masterplan*, van een missie voor de renovatie van de tunnels die over permanent personeel zal beschikken. Hij heeft dat idee trouwens al verdedigd bij de regering.

Wat het *masterplan* betreft, wenst de minister mevrouw Cieltje Van Achter gerust te stellen : er is geen sprake van nog een extra plan goed te keuren. Het *masterplan* wordt geactualiseerd op basis van de laatste inspecties. Sinds de diagnose van 2009 zijn er maatregelen getroffen, maar er blijven klaarblijkelijk grote problemen bestaan. Bovendien zijn de inspecties die vandaag gehouden worden dubbel : manueel en visueel en wordt ook de waterdichtheid en de stabiliteit gecontroleerd. Men moet nu echter de huidige stand van zaken kennen om de prioriteiten op adequate wijze te kunnen vaststellen. Zo zou volgens de minister elke beheerder te werk moeten gaan. De uitvoering van het bijgewerkte *masterplan*, dat herwerkt is tot een meerjareninvesteringsprogramma, zal de aanwerving vereisen van extra personeelsleden, waarvan het aantal nog moet worden bepaald. Het principe is nu al goedgekeurd door de regering, die zich in maart eerstkomend zal uitspreken : binnen het bestuur zal er een aparte entiteit voor de renovatie van de tunnels worden opgericht met aan het hoofd een « Mijnheer Tunnel ».

De spreker legt verder uit dat er binnenkort zes ingenieurs, onder wie een coördinator, in dienst zullen treden, onder andere om inspecties uit te voeren op basis van het contract met Egis en andere contracten met externe partners, die nu met het bestuur gesloten zijn of gesloten zullen worden. De minister is trouwens blij dat hij het bestuur ervan heeft kunnen overtuigen met externe partners in zee te gaan, iets waarmee het niet zo vertrouwd is. Bovendien is dit nog maar de eerste reeks aanwervingen.

De minister bevestigt wat de heer Bruno De Lille gezegd heeft : het personeel van Mوبiel Brussel is tussen 2004 en 2009 toegenomen, overeenkomstig de beslissingen die hij tijdens zijn eerste ministerieel mandaat genomen heeft.

Mevrouw Céline Delforge komt terug op het njet dat de regering uitgesproken zou hebben tegen de vragen van het bestuur om extra personeel, althans volgens de vertegenwoordigers van Mوبiel Brussel die door de bijzondere commissie gehoord zijn.

M. Pascal Smet réplique qu'il ne se rappelle aucun refus de ce type et qu'au contraire, il était particulièrement sensibilisé à la question du personnel nécessaire à la bonne exécution des missions de Bruxelles Mobilité, comme en témoignent l'audit qu'il avait commandé à PwC ou sa décision d'engager un *change manager* pour rénover l'administration et, en ce qui concerne la problématique des tunnels, la création d'une cellule « tunnels » au sein de l'administration ou encore, en 2008, celle d'une allocation budgétaire spécifique. Du moment que le Ministre avait constaté les problèmes internes à son administration, leur résolution engageait sa responsabilité politique.

Mme Céline Delforge propose à la commission spéciale de prendre acte de la contradiction entre les versions qui lui ont été présentées par l'administration et par le Ministre de tutelle.

M. Vincent De Wolf rappelle que M. Jean-Claude Moureau a renvoyé la commission spéciale, pour preuve de ses demandes répétées relativement à l'engagement de personnel supplémentaire, aux préambules de ses rapports d'activité annuels et à sa note au formateur. Le député souhaiterait dès lors être fixé quant à l'existence de ses demandes et, le cas échéant, des non-réponses ou des refus opposés par les Gouvernements successifs.

M. Ridouane Chahid complète le propos : M. Jean-Claude Moureau avait également précisé qu'en matière de demandes de personnel, un premier arbitrage, interne à l'administration, avait lieu au niveau du comité de direction.

M. Pascal Smet se prévaut de ses vingt-cinq ans d'expérience dans la fonction publique, aux titres de fonctionnaire, de directeur, de membre de cabinets ministériels ou de ministre, et ce, tant aux niveaux fédéral que régional, pour déclarer n'avoir jamais rencontré un directeur d'administration qui prétendait disposer de suffisamment de personnel ...

M. Vincent De Wolf estime que s'agissant des tunnels, le manque de personnel est flagrant.

M. Pascal Smet exclut avoir tenté de minimiser ce besoin spécifique : son intention était, en rappelant que l'administration cherche en permanence à obtenir du personnel supplémentaire, de justifier l'existence des procédures en la matière. Les demandes émanant des directeurs généraux sont analysées par le Secrétaire général et passent devant le comité de direction, qui les propose aux ministres compétents; la décision n'étant jamais le fait d'un ministre individuel mais bien du Gouvernement dans son ensemble. Le Ministre n'entend pas nier l'existence d'un manque de personnel, il souligne seulement n'avoir pas le souvenir que du personnel supplémentaire ait jamais été refusé à l'administration.

De heer Pascal Smet werpt op dat hij zich geen enkele weigering in die zin kan herinneren, maar dat hij integendeel bijzondere aandacht had voor de kwestie van het personeel dat noodzakelijk was voor de uitvoering van de opdrachten van Mobiel Brussel, zoals blijkt uit de audit die hij besteld heeft bij PricewaterhouseCoopers, of uit zijn beslissing om een *change manager* aan te werven om het bestuur te hervormen en, in verband met de tunnelproblematiek, de oprichting van een cel « tunnels » binnen het bestuur of nog, in 2008, de invoering van een specifieke begrotingsallocatie. Zodra de Minister de interne problemen binnen zijn bestuur had vastgesteld, stond met de oplossing daarvan zijn politieke verantwoordelijkheid op het spel.

Mevrouw Céline Delforge stelt aan de bijzondere commissie voor om akte te nemen van de tegenstrijdigheid tussen de versies die door het bestuur en de toezichhoudende minister gegeven zijn.

De heer Vincent De Wolf herinnert eraan dat de heer Jean-Claude Moureau de bijzondere commissie verwezen heeft naar de inleiding bij zijn jaarlijkse activiteitenverslagen en zijn nota aan de formateur, als bewijs voor zijn herhaalde verzoeken om bijkomend personeel. De volksvertegenwoordiger wenst bijgevolg duidelijkheid over het bestaan van die verzoeken en, zo ja, het gebrek aan antwoorden of de weigeringen van de opeenvolgende regeringen.

De heer Ridouane Chahid zegt zelfs meer : de heer Jean-Claude Moureau heeft ook gepreciseerd dat inzake de vraag om meer personeel, een eerste arbitrage binnen het bestuur plaatsgevonden heeft op het niveau van het directiecomité.

De heer Pascal Smet zegt dat hij na 25 jaar ervaring in het openbaar ambt als ambtenaar, directeur, lid van ministeriële kabinetten of als minister op gewestelijk of federaal niveau, nog nooit een bestuursdirecteur tegen het lijf gelopen is die beweerde voldoende personeel te hebben ...

De heer Vincent De Wolf vindt dat het personeelstekort in het kader van de tunnelproblematiek schrijnend is.

De heer Pascal Smet ontkent dat hij geprobeerd heeft om deze specifieke behoefte te minimaliseren : door eraan te herinneren dat het bestuur altijd in de weer is om extra personeel aan te werven, wou hij het bestaan van procedures ter zake verantwoorden. De aanvragen van directeurs-generaal worden door de secretaris-generaal onderzocht en worden voorgelegd aan het directiecomité, dat die dan weer aan de bevoegde ministers voorlegt; de beslissing wordt nooit door een enkele minister genomen, maar door de regering in haar geheel. De minister wil niet ontkennen dat er een personeelstekort is, maar onderstreept enkel dat hij zich niet kan herinneren dat er ooit extra personeel geweigerd is aan het bestuur.

Mme Céline Delforge cite M. Jean-Claude Moureau, selon lequel l'administration se portait bien sous son directeur, entre 1996 et 2013.

M. Pascal Smet refuse de se prononcer sur la situation avant qu'il ne devienne ministre des Travaux publics, en 2004, mais renvoie à l'audit réalisé par PwC en 2006 et à l'importante réforme entreprise subséquemment pour mettre en doute le « bon état » allégué dans lequel se serait trouvée l'administration : une telle réforme, exigée par des considérations d'intérêt général, était strictement nécessaire. Le Ministre annonce par ailleurs qu'une deuxième réforme est actuellement en préparation.

M. Marc Loewenstein s'interroge sur les sept personnes dont l'administration vient de s'attacher les services. S'agit-il de mettre en œuvre la recommandation du *masterplan* relative à la création d'une mission dédiée ? Le député craint que cette recommandation soit frappée d'obsolescence lorsque sortira, dans quelques semaines, le *masterplan* actualisé annoncé par le Ministre (notamment en ce qui concerne le nombre d'équivalents temps plein requis).

M. Pascal Smet précise que les ingénieurs concernés travaillent pour Egis Tunnels et maîtrisent parfaitement le dossier des tunnels bruxellois. Plusieurs d'entre eux exécuteront leurs tâches, dès les semaines qui viennent, au sein même de l'administration. En ce qui concerne le coordinateur, des discussions sont en cours avec l'administration pour en déterminer la procédure de recrutement.

Le Ministre, s'agissant du coût de la rénovation du tunnel Rogier, expose que les estimations portent à ce stade sur un montant situé entre 2,5 et 6 millions d'euros. Le chiffre définitif ne sera connu qu'une fois rédigé le cahier des charges. Ce travail est actuellement en cours. Le Ministre y insiste : il a ordonné la réfection de l'étanchéité du tunnel Rogier et les montants nécessaires seront dégagés.

En ce qui concerne le tunnel Montgomery, le Ministre pose comme prioritaire la finalisation de l'étude en cours portant sur la nature et les causes des problèmes récemment mis au jour. Sous toute réserve, l'orateur expose que la dalle de recouvrement qui s'est désolidarisée des murs latéraux du tunnel ne serait pas porteuse, que son décalage de 8 centimètres pourrait être dû au passage du tram 81 et qu'on ignore à ce stade si le manque d'entretien a joué un rôle. Une chose est certaine à l'heure actuelle, selon le Ministre, c'est que le problème vient seulement d'être découvert et qu'on ne sait pas s'il est survenu seulement dans les heures ou déjà dans les semaines qui ont précédé sa découverte. L'orateur explique ne pas encore être en mesure de préciser la date de début ou la durée des travaux. Les délais seront aussi serrés que possible, promet-il, et la priorité du Gouvernement est la réouverture du tunnel. Le Ministre rappelle le partage des tâches entre l'administration et les autorités politiques : celles-ci décident et assurent le suivi

Mevrouw Céline Delforge citeert de heer Jean-Claude Moureau, die zegt dat het bestuur tijdens zijn mandaat tussen 1996 en 2013 geen klachten had.

De heer Pascal Smet is niet van plan zich uit te spreken over de toestand voordat hij minister van openbare werken werd in 2004, maar hij verwijst naar de audit door PricewaterhouseCoopers in 2006 en de belangrijke hervorming die daarop volgde om de zogeheten goede staat van het bestuur in twijfel te trekken : een dergelijke hervorming, ingegeven door overwegingen van algemeen belang, was absoluut nodig. De minister kondigt overigens aan dat er thans een tweede hervorming in de steigers staat.

De heer Marc Loewenstein heeft vragen bij de zeven personen die het bestuur zopas aangeworven heeft. Wordt daarmee de aanbeveling van het *masterplan* over de invoering van een specifieke opdracht uitgevoerd ? Het parlementslid vreest dat deze aanbeveling binnen enkele weken voorbijgestreefd zal zijn, wanneer het bijgewerkte *masterplan* dat de minister aangekondigd heeft, zal verschijnen (onder andere op het vlak van het vereiste aantal voltijdsequivalenten).

De heer Pascal Smet preciseert dat de ingenieurs in kwestie voor Egis Tunnels werken en het dossier van de Brusselse tunnels tot in de puntjes beheersen. Verschillende onder hen zullen de komende weken binnen het bestuur aan de slag gaan. Er wordt thans met het bestuur gesproken over de aanwervingsprocedure voor de coördinator.

De ramingen voor de renovatie van de Rogiertunnel gaan thans van 2,5 tot 6 miljoen euro. Het definitieve cijfer zal pas bekend zijn nadat het bestek opgesteld is. Daar wordt nu aan gewerkt. De minister benadrukt dat hij bevolen heeft de waterdichting van de Rogiertunnel te vernieuwen en dat daartoe de nodige bedragen zullen worden vrijgemaakt.

Wat de Montgomerytunnel betreft, stelt de minister de afronding van de studie die aan de gang is over de aard en de oorzaken van de onlangs aan het licht gekomen problemen als prioriteit. Onder alle voorbehoud, licht de spreker toe dat de dekplaat die is losgekomen van de zijwanden van de tunnel, niet dragend is, dat de verschuiving van 8 cm te wijten kan zijn aan het langsrijden van tram 81 en dat tot nog toe niet geweten is of het gebrek aan onderhoud een rol heeft gespeeld. Volgens de minister staat één ding momenteel vast : het probleem werd pas ontdekt en men weet niet of het zich heeft voorgedaan in de uren of eerder in de weken voordat het werd ontdekt. De spreker legt uit dat hij nog niet kan zeggen wanneer de werken zullen starten en hoe lang ze zullen duren. Hij belooft dat de termijnen zo kort mogelijk gehouden worden en de heropening van de tunnel is een prioriteit voor de regering. De minister wijst op de taakverdeling tussen het bestuur en de politieke overheden : deze laatste beslissen en zorgen voor de follow-up,

tandis que celle-là gère tous les aspects de l'exécution des décisions politiques.

Il ne peut pas répondre à Mme Els Ampe qui demande pourquoi les travaux n'ont pas été réalisés à l'époque. Elle doit comprendre comment fonctionnent les rapports entre une administration et le politique. Le niveau politique assume ses responsabilités, prévoit des moyens, prend des décisions, intervient quand c'est nécessaire, mais l'exécution incombe à l'administration. C'est évidemment le politique qui doit également assurer le suivi.

Le Ministre n'a pas demandé de liste de ce qui a été fait ou pas. Les personnes qui doivent établir ces listes sont celles-là mêmes qui doivent maintenir les tunnels ouverts. La priorité est de garder les tunnels ouverts ou de faire en sorte qu'il ne faille pas en fermer d'autres. Que mentionne le rapport du tunnel Stéphanie quant à la cause ? Cette cause était très claire : c'est un effet combiné des choix de construction faits à l'époque, de quarante, cinquante voire soixante années d'infiltrations d'eau et d'un manque d'entretien structurel. Le rapport ne parle pas de ce dernier aspect, mais le Ministre l'affirme. C'est pourquoi sont réalisées maintenant des inspections approfondies, afin de déterminer l'état des tunnels et de savoir exactement ce qu'il convient de faire ces prochaines semaines et ces prochains mois.

L'orateur, en se fondant sur des souvenirs vieux de douze ans, croit pouvoir affirmer que si les inspections ont cessé en 2003, c'est parce que l'instance liégeoise en question ne souhaitait plus les poursuivre et voulait se concentrer sur la Wallonie. Il a également supposé que Bruxelles Mobilité reprenait les inspections à son compte et les poursuivait. Lorsqu'il a pris conscience qu'on ne réalisait plus d'inspections systématiques, mais uniquement ponctuelles et à la suite d'incidents, le Ministre a donné instruction en 2008 d'effectuer un contrôle systématique de l'ensemble des tunnels, dont la réalisation a été confiée à Egis.

S'appuyant sur le mémorandum remis au formateur par Bruxelles Mobilité, en 2014, en vue d'attirer l'attention du futur Gouvernement sur les mesures dont l'administration estimait qu'elles devaient former les priorités de la nouvelle législature, le Ministre déclare qu'en matière de tunnels, l'administration faisait exclusivement porter l'accent sur les aspects électromécaniques, de sorte que les autorités politiques n'avaient pas lieu de soupçonner l'existence de problèmes de stabilité.

Ainsi, c'est seulement en réponse aux questions du Ministre consécutives à la chute d'un bloc de béton sur un véhicule, en novembre 2015, que le dossier de l'étanchéisation du tunnel Rogier est revenu sur son bureau. En 2009 déjà, l'orateur (qui renvoie à cet égard à un document qu'il versera aux travaux de la commission spéciale) avait donné pour mission à l'administration de réaliser la rénovation de l'étanchéité du tunnel dans le cadre du réaménagement de la place Rogier.

terwijl het bestuur alle aspecten van de uitvoering van de beleidsbeslissingen beheert.

Op de vraag van mevrouw Els Ampe waarom de werken destijds niet uitgevoerd werden, kan hij niet antwoorden. Zij moet inzien hoe de verhouding tussen een administratie en de politiek functioneert. Het politieke niveau neemt zijn verantwoordelijkheid, voorziet geld, neemt beslissingen, grijpt in wanneer het nodig is, maar de uitvoering is voor de administratie. De opvolging moet uiteraard ook door het politieke niveau gebeuren.

De Minister heeft geen lijsten opgevraagd van wat er gedaan is of niet gedaan. De personen die die lijsten moeten opmaken, zijn dezelfde die die tunnels moeten openhouden. De prioriteit ligt bij het openhouden van de tunnels of ervoor te zorgen dat we geen andere moeten sluiten. Wat zegt het rapport over de Stefaniatunnel over de oorzaak ? Die was heel duidelijk : het is een combinatie van de bouwkeuzes die men destijds gemaakt heeft, gecombineerd met veertig, vijftig tot zestig jaar waterinfiltratie, en gebrek aan structureel onderhoud. Over dat laatste spreekt het rapport niet, maar de Minister bevestigt dat wel. Daarom hebben we de inspecties nu ten gronde gedaan om te zien wat de situatie van de tunnels is en om nu in de komende weken en maanden perfect te weten wat we kunnen doen.

Op grond van zijn herinneringen van 12 jaar geleden meent de spreker te kunnen bevestigen dat de inspecties werden stopgezet in 2003 omdat de instantie in kwestie uit Luik ze niet langer wenste voort te zetten en zich wenste te concentreren op Wallonië. Hij ging er ook van uit dat Brussel Mobiliteit de inspecties overnam en verder waarnam. Toen hij zich ervan bewust werd dat er geen systematische inspectie meer plaatsvond, maar enkel ad hoc en incident based, heeft de minister in 2008 opdracht gegeven voor een systematische controle van alle tunnels, waarvan de uitvoering werd toevertrouwd aan Egis.

Op basis van het memorandum dat Mobiliteit Brussel in 2014 aan de formateur overhandigde teneinde de aandacht van de toekomstige Regering te vestigen op de maatregelen die het bestuur als prioriteiten beschouwde voor de nieuwe legislatuur, verklaart de minister dat wat de tunnels betreft, het bestuur uitsluitend de nadruk liet leggen op de elektro-mechanische aspecten, zodat de politieke overheden geen reden hadden om het bestaan van stabiliteitsproblemen te vermoeden.

Het is dus enkel als antwoord op de vragen van de minister na het vallen van een blok beton op een voertuig in november 2015, dat het dossier inzake de waterdichtheid van de Rogiertunnel opnieuw op zijn bureau terecht kwam. Reeds in 2009 had de spreker (die ter zake verwijst naar een document dat hij bij de werkzaamheden van de bijzondere commissie zal voegen) het bestuur opdracht gegeven over te gaan tot de renovatie van de waterdichting van de tunnel in het kader van de heraanleg van het Rogierplein.

Mme Céline Delforge demande confirmation que le Ministre ignorait avant 2008 que les inspections des tunnels avaient cessé. N'a-t-il pas reçu la note que M. Christian Debuyscher, selon ses déclarations devant la commission spéciale, lui aurait adressée à ce propos ?

M. Pascal Smet n'en n'a pas le souvenir. Il assure que son attitude a toujours été d'agir sans tergiverser dès lors qu'un problème touchant à la sécurité des usagers lui était signalé. Il ajoute que c'est lui qui, en 2005, a dû écrire à M. Jean-Claude Moureau, alors directeur général de Bruxelles Mobilité, pour l'enjoindre à enfin faire de la sécurisation des tunnels une priorité. Le constat qu'il n'en avait rien été jusqu'alors, dont le Ministre avait d'ailleurs fait part à l'époque au Parlement, est une des raisons pour lesquelles l'orateur avait mis en chantier une réforme de l'administration.

Mme Céline Delforge considère que la commission spéciale doit se donner pour tâche de lever les contradictions entre les versions présentées par les personnes qu'elle a auditionnées.

Le président estime que chaque réunion de la commission spéciale jette davantage de lumière sur les problèmes dont elle s'est saisie, notamment en ce qui concerne l'importance accordée, lors des inspections et dans les recommandations de l'administration, aux aspects électromécaniques, et ce, peut-être au détriment des questions de stabilité. La commission spéciale devra tirer le bilan des diverses auditions auxquelles elle a procédé, en vue de déterminer la suite de ses travaux.

M. Pascal Smet poursuit en expliquant que la réalisation d'une cartographie numérique des tunnels n'est pas assimilable à une forme d'inspection : elle visait à fournir aux contrôleurs un outil de travail. Il y avait également une raison d'ordre financier : nous voulions l'argent de Beliris. À l'époque, il a également clairement été dit ici au Parlement que la question financière était un élément important. Il fallait obtenir de l'argent du fédéral. C'était bien logique, puisque de nombreux navetteurs utilisent ces tunnels.

En ce qui concerne l'électromécanique, le Ministre souhaite connaître la situation de l'électromécanique dans les tunnels afin de pouvoir également fixer des priorités. Il s'agit donc de définir les priorités : quelle est la situation, quelle est l'importance des problèmes, que faut-il régler en premier lieu ? Ce suivi se fera désormais au moyen de tableaux de bord.

M. Pascal Smet expose encore que le Gouvernement a décidé que les travaux de rénovation du tunnel Léopold II se dérouleront de nuit, le week-end et pendant les vacances. Le cahier des charges en cours de rédaction laissera clairement la possibilité aux partenaires privés de proposer un plan de mobilité alternatif.

Mevrouw Céline Delforge vraagt om bevestiging van het feit dat de Minister vóór 2008 niet wist dat de inspecties van de tunnels stopgezet waren. Heeft hij niet de nota ontvangen die de heer Christian Debuyscher hem volgens zijn verklaringen voor de bijzondere commissie in dat verband had gestuurd ?

De heer Pascal Smet herinnert zich dat niet. Hij verzekert dat hij altijd als houding heeft gehad te handelen zonder te dralen, zodra hem een probleem voor de veiligheid van de gebruikers werd gemeld. Hij voegt daaraan toe dat hij degene was die in 2005 moest schrijven naar de heer Jean-Claude Moureau, de toenmalige directeur-generaal van Mobiel Brussel, om hem aan te manen eindelijk een prioriteit te maken van de beveiliging van de tunnels. De vaststelling dat dit geheel niet het geval was tot dan, waarvan de minister destijds trouwens het Parlement op de hoogte had gebracht, is een van de redenen waarom de spreker een hervorming van het bestuur op touw had gezet.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat de bijzondere commissie als taak moet hebben de tegenstrijdigheden tussen de versies van de personen die zij heeft gehoord, op te helderen.

De voorzitter vindt dat elke vergadering van de bijzondere commissie meer licht werpt op de problemen die haar worden voorgelegd, met name inzake het belang dat werd gehecht aan de elektromechanische aspecten tijdens de inspecties en in de aanbevelingen van het bestuur, misschien ten koste van de stabiliteitskwesaties. De bijzondere commissie zal de balans moeten opmaken van de verschillende hoorzittingen waartoe zij is overgegaan, teneinde het verloop van haar werkzaamheden te bepalen.

De heer Pascal Smet legt voorts uit dat het opstellen van een digitale cartografie van de tunnels niet kan worden gelijkgesteld met een vorm van inspectie : zij beoogde de controleurs een werktuig te verschaffen. Er was ook een financiële reden : we wilden het geld van Beliris. Dat is toen ook duidelijk hier in het parlement gezegd dat die financiële kwestie een belangrijke kwestie was. We hadden we nood aan federaal geld. Dat was ook logisch, omdat vele pendelaars die tunnels gebruiken.

Wat de elektromechanica betreft, wil de Minister de elektromechanische toestand van onze tunnels kennen om ook prioriteiten te kunnen bepalen. Het gaat dus om een prioriteitenbepaling : wat is de toestand, wat is de graad van de problemen, wat moeten we eerst aanpakken ? Die opvolging zal nu gebeuren aan de hand van bordtabellen.

De heer Pascal Smet licht toe dat de regering beslist heeft dat de renovatiewerken aan de Leopold II-tunnel tijdens de nacht, de weekends en de vakanties zullen plaatsvinden. Het bestek dat thans wordt opgesteld, zal de privépartners duidelijk de mogelijkheid laten een alternatief mobiliteitsplan voor te stellen.

L'orateur n'exclut pas que la Région intervienne financièrement, si la mobilisation des forces de police à l'occasion de la rénovation du tunnel Léopold II le justifiait. Il rappelle le précédent que constituent, à cet égard, les contrats de mobilité noués entre la Région et les communes.

Le Ministre s'attache ensuite aux raisons du retard qui, selon d'aucuns, affecte le projet. Il souligne d'abord que de nombreuses interventions ont d'ores et déjà été réalisées dans le tunnel Léopold II, bien qu'il n'ait pas été communiqué à leur propos. Ensuite, le volet mobilité du projet a été long à régler. Enfin, les problèmes d'étanchéité se sont révélés, à l'issue d'une inspection complémentaire, plus sérieux qu'on ne le pensait. La mise en état du dossier a pris plus de temps qu'on ne l'avait anticipé, mais il serait erroné d'en imputer la responsabilité à un blocage politique.

L'orateur précise que Bruxelles Mobilité travaille actuellement à la rédaction du cahier des charges, sur la base de la décision prise par le Gouvernement de recourir à un partenariat public-privé du type DBM (*Design, Build and Maintain*) ou DBFM (*Design, Build, Finance and Maintain*). Il ne doute pas que des partenaires privés se montreront intéressés. Le Ministre a envoyé son chef de cabinet en voyage d'études aux Pays-Bas afin de s'inspirer de l'expérience néerlandaise en matière de partenariats public-privé, dont il ressort que confier la maintenance d'un ouvrage d'art à l'opérateur qui en a assuré la construction garantit que celle-ci sera faite dans le respect des règles de l'art et avec les meilleurs matériaux, l'opérateur cherchant à minimiser ses futurs frais d'entretien.

Le Ministre, sans préjuger des conclusions qu'adoptera la commission spéciale, suggère que les partenariats public-privé du type précité représentent l'avenir en matière de construction et d'entretien des ouvrages d'art.

Des contacts ont déjà été pris, selon l'orateur, avec les communes concernées par le chantier de rénovation du tunnel Léopold II et un comité d'accompagnement permanent sera institué dès que l'adjudication aura eu lieu. Le Ministre promet une totale transparence dans le partage de l'information avec les autorités locales.

Concernant la durabilité des travaux dans le tunnel Stéphanie, le Ministre n'est pas favorable à une solution précipitée. L'objectif des travaux réalisés est de faire en sorte que le tunnel puisse rester ouvert jusqu'à ce qu'on le ferme à nouveau pour une rénovation définitive. Ce n'est pas parce que nous réalisons maintenant une intervention provisoire que nous sommes rassurés et que nous ne ferons rien d'autre. Le dossier de la rénovation complète viendra également, mais ne se limitera pas à ce tronçon. L'ensemble du complexe Louise sera rénové, et il est possible qu'on réalise l'intégralité de la bretelle.

De spreker sluit een financiële bijdrage van het Gewest niet uit, indien het inzetten van de politie bij de renovatie van de Leopold II-tunnel dat zou verantwoorden. Hij herinnert aan het precedent dat de mobiliteitscontracten tussen het Gewest en de gemeenten ter zake vormen.

De minister gaat vervolgens verder in op de redenen voor de vertraging die het project volgens sommigen heeft opgelopen. Hij benadrukt eerst dat er al veel interventies hebben plaatsgevonden in de Leopold II-tunnel, hoewel daarover niets werd meegedeeld. Vervolgens heeft het regelen van het mobiliteitsluik van het project veel tijd gevergd. Uiteindelijk zijn na een bijkomende inspectie de problemen met de waterdichting aan het licht gekomen, die ernstiger waren dan gedacht. Het vergde meer tijd dan voorzien om het dossier in orde te brengen, maar het zou verkeerd zijn de verantwoordelijkheid daarvoor toe te schrijven aan een politieke impasse.

De spreker verduidelijkt dat Mobiel Brussel thans bezig is met het opstellen van het bestek, op grond van de beslissing van de regering om een beroep te doen op een publiek-privaat partnerschap (PPP) van het type DBM (*Design, Build and Maintain*) of DBFM (*Design, Build, Finance and Maintain*). Hij betwijfelt niet dat privépartners belangstelling zullen tonen. De minister heeft zijn kabinetschef op studiereis gestuurd naar Nederland om zich te laten inspireren door de Nederlandse ervaring inzake PPP's, waaruit blijkt dat het onderhoud van een kunstwerk toevertrouwen aan de operator die gezorgd heeft voor de bouw ervan, waarborgt dat dit gebeurt volgens de regels van de kunst en met het beste materiaal, aangezien de operator poogt de toekomstige onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden.

Zonder vooruit te lopen op de conclusies die de bijzondere commissie zal aannemen, suggereert de minister dat de PPP's van voornoemd type de toekomst worden voor de bouw en het onderhoud van de kunstwerken.

Volgens de spreker werd reeds contact opgenomen met de gemeenten die betrokken zijn bij de werf voor de renovatie van de Leopold II-tunnel en wordt een permanent begeleidingscomité opgericht, zodra de aanbesteding heeft plaatsgevonden. De minister belooft totale transparantie bij het delen van de informatie met de plaatselijke overheden.

In verband met de duurzaamheid van de werken in de Stefaniatunnel is de Minister niet voor een overhaaste oplossing. De bedoeling is dat de uitgevoerde werken ervoor zorgen dat de tunnel kan openblijven tot op het moment dat we de tunnel opnieuw sluiten voor een definitieve renovatie. Het is niet omdat we nu een tijdelijke interventie doen dat we gerustgesteld zijn en verder niets doen. Het dossier voor de volledige renovatie zal ook komen, maar men zal zich niet beperken tot dat stuk. Het hele Louiza-complex zal uiteraard gerenoveerd worden, met de mogelijkheid om de hele aansluiting te realiseren.

Le Ministre déclare qu'il organise la semaine prochaine une réunion sur le tunnel Pacheco. Bruxelles Mobilité a effectivement mené des inspections et réalisé un entretien. Il se demande aussi pourquoi le rapport 2014 n'a pas été transmis. Il faut savoir qui au juste est propriétaire de ce tunnel, qui en assure la gestion et à quelles conditions. Il est clair que Bruxelles Mobilité y a réalisé des travaux et y a pris ses responsabilités. Il ne s'agit pas de renvoyer la balle mais simplement de faire la clarté pour l'avenir. Il arrive que des camions trop hauts empruntent ce tunnel. Il faut donc rester nuancé. Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y a rien à faire; des travaux auront lieu.

Concernant le coût, l'interlocuteur explique que l'estimation provisoire pour la rénovation de l'ensemble des tunnels est de 523 millions d'euros. Ce montant devrait être précisé au mois de mars lorsque le *masterplan* aura été actualisé et fondu dans le programme d'investissements pluriannuel.

Mme Céline Delforge se demande sur quoi porte exactement ce montant.

Le Ministre explique qu'il porte sur la rénovation mais pas sur la maintenance.

Une fois rénovés, les tunnels seront régulièrement inspectés et suivis. Or, les programmes de suivi devront également être achetés. Il s'agit d'aboutir à la professionnalisation totale de la gestion des ouvrages d'art.

M. Marc Loewenstein demande si les 523 millions concernent l'ensemble des tunnels ou les seuls tunnels de plus de 300 mètres.

Le Ministre répond que ce montant ne porte que sur les tunnels de plus de 300 mètres.

Il a toutefois été demandé à Bruxelles Mobilité de suivre également les autres tunnels.

Concernant spécifiquement le tunnel Léopold II, si la rénovation devait être effectuée par la Région elle-même, il lui en coûterait quelque 120 millions d'euros, auquel il faudrait encore ajouter 30 millions d'euros pour les travaux d'étanchéité. Soit un engagement de 150 millions, à liquider sur deux ou trois ans, sans compter les frais de maintenance.

Si au contraire, la Région recourait à un partenariat public-privé, elle ne devrait évidemment pas engager la somme en une fois. Il lui en coûterait alors entre 20 et 22 millions d'euros par an sur une période de trente ans, à compter de la réception des travaux. Soit un total d'environ 600 millions d'euros, maintenance comprise.

Wat de Pachecotunnel betreft, stelt de Minister dat hij volgende week een vergadering organiseert. Het klopt dat Brussel Mobiliteit inspecties heeft gedaan en dat zij onderhoud gedaan heeft. Hij stelt zich ook de vraag waarom het rapport 2014 niet bezorgd is. Er moet duidelijkheid komen wie de eigenaar van die tunnel is, wie doet het beheer en onder welke voorwaarden. Het is duidelijk dat Brussel Mobiliteit daaraan gewerkt heeft en verantwoordelijkheid heeft opgenomen. Het gaat er niet om de bal door te schuiven maar om gewoon voor de toekomst duidelijkheid te scheppen. Door die tunnel rijden wel soms te hoge vrachtwagens door. Dat betekent daarom nog niet dat er niets aan te doen is; er zullen werken uitgevoerd worden.

In verband met de kostprijs legt de gesprekspartner uit dat de voorlopige raming voor de renovatie van alle tunnels 523 miljoen euro bedraagt. Dat bedrag zou in maart gepreciseerd worden wanneer het *masterplan* bijgewerkt is en opgenomen is in het meerjareninvesteringsprogramma.

Mevrouw Céline Delforge vraagt waarop dit bedrag precies betrekking heeft.

De minister legt uit dat het gaat om renovatie, maar niet om onderhoud.

Na renovatie zullen de tunnels regelmatig geïnspecteerd worden. De opvolgingsprogramma's zullen ook gekocht moeten worden. Het is de bedoeling om eindelijk werk te maken van een volledig professionele aanpak van de kunstwerken.

De heer Marc Loewenstein vraagt of de 523 miljoen euro betrekking heeft op alle tunnels of enkel de tunnels langer dan 300 meter.

De minister antwoordt dat het bedrag enkel betrekking heeft op de tunnels langer dan 300 meter.

Er is echter aan Mوبiel Brussel gevraagd om de andere tunnels ook op te volgen.

Indien het Gewest de renovatie van de Leopold II-tunnel zelf zou moeten uitvoeren, zou dat ongeveer 120 miljoen euro aan het Gewest kosten, waarbij men dan nog 30 miljoen euro voor de waterdichtingswerken moet rekenen. Dat is een vastlegging van 150 miljoen te spreiden over twee of drie jaar, zonder de onderhoudskosten.

Indien het Gewest gebruik zou maken van een PPP, zou het natuurlijk niet het volledige bedrag in een keer moeten ophoesten. Het Gewest zou tussen 20 en 22 miljoen euro per jaar moeten betalen, over een periode van dertig jaar te rekenen vanaf de datum van oplevering van de werken. Dat is dus een totaalbedrag van 600 miljoen euro, onderhoudswerken inbegrepen.

Il s'agit d'être attentif tant à la qualité de la rénovation qu'à son prix.

Mme Céline Delforge conclut des propos du Ministre qu'il imagine un tunnel Léopold II qui soit encore en service dans trente ans.

Le Ministre rappelle que le Gouvernement a déjà décidé d'un programme d'investissements dans les transports en commun pour les dix ans à venir pour une somme de 5,2 milliards d'euros. D'autres villes nous envient ! Et à côté de cela, la Région continuera à investir dans le vélo, le partage de voitures ...

Mme Céline Delforge précise que le Parlement attend toujours l'étude réalisée par PwC à ce sujet.

Le Ministre indique que le Gouvernement ne peut transférer un document qu'à condition qu'il ait été validé. L'exécutif n'a toutefois rien à cacher et communiquera l'étude dès que possible. Celle-ci, qui a certes permis de mettre sur pied le plan d'investissement, ne constitue toutefois qu'une aide; c'est au Gouvernement qu'il appartient de trancher.

Le Ministre constate encore que des villes européennes ferment des tunnels. Il y a lieu à cet égard de distinguer les tunnels « mobilité » des tunnels « qualité de vie ». Les premiers permettent d'abord aux voitures d'entrer en ville; les seconds renforcent la qualité de vie en surface.

La Région n'est pas en mesure aujourd'hui de fermer des tunnels. On accentuerait par là les problèmes de mobilité. Des mesures d'accompagnement, telles qu'elles ont été prises dans d'autres villes, sont nécessaires : mise en place du RER, parkings de dissuasion, infrastructures cyclables ...

De Tijd publiait ce samedi 20 février 2016 une carte de laquelle il ressortait clairement que les navetteurs sont majoritairement issus de la zone RER. L'orateur se réjouit dès lors que les mesures annoncées ce jour par la Ministre fédérale Jacqueline Galant se concrétisent.

Pour ce qui est des parkings de dissuasion, 8.500 places devraient être créées d'ici 2021-2022.

Quant aux pistes cyclables, elles seront prochainement sécurisées, séparées et connectées au réseau flamand.

Le Gouvernement lancera une étude afin de savoir quels tunnels peuvent être fermés et sous quelles conditions, dans une vision globale de la ville. Le dossier n'est toutefois pas encore mûr mais il faut y réfléchir.

Et, à ceux qui reprocheraient au Gouvernement de gaspiller de l'argent dans la rénovation des tunnels, le Ministre

Men moet aandacht hebben voor de kwaliteit en de prijs van de renovatie.

Mevrouw Céline Delforge leidt uit de uitlatingen van de minister af dat hij denkt aan een Leopold II-tunnel die over dertig jaar nog in dienst is.

De minister herinnert eraan dat de Regering al beslist heeft over een investeringsprogramma in het openbaar vervoer voor de tien komende jaar voor een bedrag van 5,2 miljard euro. Andere steden benijden ons ! Daarnaast zal het Gewest blijven investeren in fietsen, autodelen, ...

Mevrouw Céline Delforge preciseert dat het Parlement nog altijd wacht op het onderzoek dat PwC ter zake heeft verricht.

De minister zegt dat de regering enkel een document kan overzenden dat ze gevalideerd heeft. De executieve heeft echter niets te verbergen en zal het onderzoek zo vlug mogelijk meedelen. Het heeft wel de mogelijkheid geboden het investeringsplan op touw te zetten, maar is enkel een hulpmiddel; het komt aan de regering toe om te beslissen.

De minister stelt voorts vast dat Europese steden tunnels sluiten. Ter zake moet een onderscheid gemaakt worden tussen tunnels voor mobiliteit en tunnels voor levenskwaliteit. De eerste bieden vooreerst de mogelijkheid voor auto's de stad binnen te rijden, de tweede verhogen de levenskwaliteit boven de grond.

Het Gewest is thans niet in staat tunnels te sluiten; dat zou de mobiliteitsproblemen vergroten. Begeleidende maatregelen, zoals die welke werden genomen in andere steden, zijn noodzakelijk : invoering van het GEN, ontradingsparkings, fietsinfrastructuur, ...

De Tijd publiceerde op zaterdag 20 februari 2016 een kaart waaruit duidelijk bleek dat de pendelaars voornamelijk afkomstig zijn uit de GEN-zone. De spreker is dan ook verheugd dat de maatregelen die federaal minister Jacqueline Galant vandaag heeft aangekondigd, verwezenlijkt worden.

In de ontradingsparkings moeten 8.500 plaatsen tot stand worden gebracht tegen 2021-2022.

De fietspaden worden binnenkort beveiligd, gescheiden en verbonden met het Vlaams netwerk.

De regering zal een studie starten om te weten welke tunnels kunnen worden gesloten en onder welke voorwaarden, binnen een algemene visie op de stad. Het dossier is nog niet rijp, maar er moet over nagedacht worden.

Ten behoeve van degenen die de regering verwijten dat zij geld verkwist in het kader van de renovatie van de tun-

rappelle l'intérêt économique qu'il y a à gérer les flux automobiles dans l'immédiat. L'interlocuteur redoute par ailleurs que la non-rénovation des tunnels offre un argument supplémentaire aux adeptes du *Brussels bashing*. Des architectes de renom sont en outre convaincus que certains tunnels pourraient à terme être transformés en parkings. Fermer un tunnel a aussi un prix : que faire de l'infrastructure ?

La fermeture des tunnels n'est donc pas à l'ordre du jour mais doit être étudiée. Pour l'instant, la priorité est de garantir leur ouverture et :

- premièrement, de stabiliser la situation;
- deuxièmement, d'effectuer les travaux nécessaires;
- troisièmement, de rénover les ouvrages de manière plus approfondie.

Le Gouvernement n'attend évidemment pas l'approbation du plan d'investissements. L'étanchéisation du tunnel Rogier, la rénovation des tunnels Porte de Hal, Trône, Léopold II, sont autant de dossiers qui seront réalisés dans les mois qui suivent.

Mme Céline Delforge craint qu'on ne continue à payer la rénovation du tunnel Léopold II pendant vingt ans, alors qu'on pourrait pourtant le fermer dans dix ans.

M. Marc Loewenstein demande si les 120 millions d'euros prévus pour la rénovation du tunnel Léopold II sont compris dans les 523 millions d'euros cités plus haut.

Le Ministre répond par l'affirmative.

Au vu des défis sur le plan de la mobilité, qui se montent à 5,2 milliards d'euros, Mme Cielte Van Achter souhaite souligner que l'audit de l'administration est bel et bien nécessaire. Si le Ministre veut concrétiser tous les plans, il faudra quand même réaliser quelque part un tour de force avec l'administration, et ce sera le premier point qu'il devra régler.

La députée n'a pas obtenu de réponse à sa question sur l'électromécanique. Elle demande un ordre de grandeur. Dans le mémorandum que l'administration a remis à titre de contribution à la déclaration gouvernementale, sont présentés des projets qui concernaient surtout cette électromécanique. Ces projets sont vraisemblablement assortis de chiffres.

nels, wijst de minister op het economisch belang van het beheersen van de autostromen in de heel nabije toekomst. De spreker vreest bovendien dat het niet-renoveren van de tunnels extra koren op de molen zal zijn van degenen die altijd wel te vinden zijn voor een rondje *Brussels bashing*. Gerenommeerde architecten zijn er trouwens van overtuigd dat sommige tunnels op termijn kunnen worden omgebouwd tot parkeerruimtes. Een tunnel sluiten heeft zijn prijs : wat moet er gebeuren met de infrastructuur ?

De sluiting van de tunnels is dus niet aan de orde, maar moet worden bestudeerd. Op dit ogenblik is het belangrijk om het openblijven ervan te waarborgen en :

- ten eerste : de situatie te stabiliseren;
- ten tweede : de nodige werken uit te voeren;
- ten derde : de kunstwerken grondiger te renoveren.

De regering wacht uiteraard niet op de goedkeuring van het investeringsplan. Het waterdicht maken van de Rogiertunnel en de renovatie van de Hallepoort-, Troon- en Leopold II-tunnel staan de volgende maanden op het programma.

Mevrouw Céline Delforge vreest dat men nog twintig jaar zal blijven betalen voor de renovatie van de Leopold II-tunnel, terwijl die misschien over tien jaar wordt gesloten.

De heer Marc Loewenstein vraagt of het bedrag van 120 miljoen euro gepland voor de renovatie van de Leopold II-tunnel verrekend is in het eerder vermelde bedrag van 523 miljoen euro.

De minister bevestigt dat.

Mevrouw Cielte Van Achter wenst, gelet op de uitdagingen op mobiliteitsvlak ten belope van 5,2 miljard euro, te benadrukken dat de audit van de administratie wel degelijk nodig is. Indien de Minister alle plannen wil realiseren, zullen we toch ergens een krachttoer moeten doen met de administratie en het zal het eerste punt zijn dat hij moet aanpakken.

Zij heeft geen antwoord gekregen op haar vraag over de elektromechanica. Zij vraagt om een orde van grootte. In het memorandum dat de administratie heeft gegeven naar aanleiding van de input voor de regeerverklaring, werden er projecten naar voren geschoven die vooral met die elektromechanica te maken hebben. Er staan daartegenover waarschijnlijk ook getallen.

Le Ministre Pascal Smet répond que c'est compris dans ces 523 millions d'euros. Bon nombre de ces travaux concernent l'électromécanique. L'inconnue en ce moment, ce sont les travaux de stabilité, mais cela dépend des travaux qu'Egis est actuellement en train de réaliser. On attend un chiffre précis en mars.

M. Bruno De Lille se réfère à la présentation du Ministre, selon laquelle le Gouvernement a opté pour un PPP déconsolidé. Cela signifie-t-il que ce ne sera pas un DBFM, mais un DBFMO ? L'exploitation peut-elle également être assurée par le secteur privé ? Où d'autre le risque peut-il se situer ?

Le Ministre Pascal Smet affirme que ce n'est pas forcément le cas et que c'est une des raisons pour lesquelles on se concerta actuellement avec la Banque européenne d'investissement.

II.4. Auditions des Ministres-Présidents du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

(réunion du 9 mars 2016)

II.4.1. Exposé de M. Charles Picqué, Ministre-Président de 1989 à 1995, de 1995 à 1999, de 2004 à 2009 et de 2009 à 2013

M. Charles Picqué a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« J'espère que mon exposé va éclairer la commission spéciale même si, évidemment, les ministres-présidents n'ont pas avec les administrations qui ne relèvent pas de leurs compétences propres la même proximité que les ministres fonctionnels. Il est également évident que les ministres-présidents ne peuvent pas avoir le souvenir de dossiers qui ne leur ont pas été soumis ou qui n'ont pas été débattus au Gouvernement. En revanche, les ministres-présidents présentent un avantage pour éclairer la commission spéciale en ce que leur contribution peut, je crois, être utile pour replacer la problématique des tunnels, et beaucoup d'autres problématiques gouvernementales, dans un cadre plus général de choix stratégiques et budgétaires. Nous pourrions bien entendu témoigner aussi de la manière dont les ministres fonctionnels et les administrations ont exercé leurs missions.

Tout d'abord, je tiens à vous dire, pour avoir écouté avec attention les deux Ministres entendus par la commission spéciale, que leurs exposés ont selon moi démontré leur honnêteté intellectuelle, en ce qu'ils n'ont pas esquivé les questions difficiles.

Pour ma part, j'ai toujours dit que nous avons fait des choix, en fonction d'un cadre budgétaire contraignant, un cadre budgétaire qui permettait de réaliser un certain nombre de travaux de réparation mais qui, en revanche,

Minister Pascal Smet stelt dat dat in die 523 miljoen euro vervat zit. In die werken zitten er heel wat die betrekking hebben op de elektromechanica. De onbekende factor op dit moment zijn de stabiliteitswerken, maar dat hangt af van de werken die Egis op dit moment aan het doen is. Er wordt in maart een duidelijk cijfer verwacht.

De heer Bruno De Lille verwijst naar de presentatie van de Minister, waarbij de Regering voor een gedeconsolideerde PPS heeft gekozen. Betekent dat dan geen DBFM, maar een DBFMO ? Kan de uitbating ook door de privé-sector gebeuren of waar kan anders het risico zitten ?

Minister Pascal Smet stelt dat dit niet noodzakelijkerwijze het geval is en dat dit één van de redenen is waarom men nu met de Europese Investeringsbank overlegt.

II.4. Hoorzittingen met de Ministers-Presidenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(vergadering van 9 maart 2016)

II.4.1. Uiteenzetting van de heer Charles Picqué, Minister-President van 1989 tot 1995, van 1995 tot 1999, van 2004 tot 2009 en van 2009 tot 2013

De heer Charles Picqué heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden :

« Ik hoop dat mijn uiteenzetting de bijzondere commissie duidelijkheid gaat verschaffen, hoewel ministers-presidenten uiteraard niet dezelfde nauwe contacten hebben met de besturen die niet onder hun eigen bevoegdheden ressorteren als de bevoegde ministers. Tevens is het ook duidelijk dat de ministers-presidenten niets kunnen afweten van dossiers die hen niet werden voorgelegd of die niet werden besproken in de regering. De ministers-presidenten hebben wel het voordeel om de bijzondere commissie meer duidelijkheid te kunnen geven over de manier waarop hun bijdrage nuttig kan zijn om de problematiek van de tunnels, alsook andere problematieken van de regering, te plaatsen in een meer algemeen kader van strategische en budgettaire keuzes. Wij kunnen natuurlijk ook getuigen over de manier waarop de bevoegde ministers en de besturen hun opdrachten hebben uitgeoefend.

Eerst en vooral wens ik te zeggen, na met aandacht te hebben geluisterd naar de twee ministers die werden gehoord door de bijzondere commissie, dat hun uiteenzettingen volgens mij hun intellectuele eerlijkheid hebben aangetoond, want zij hebben moeilijke vragen niet ontweken.

Wat mij betreft, heb ik altijd gezegd dat wij keuzes hebben gemaakt op grond van een bindend begrotingskader, dat de mogelijkheid bood een aantal herstelwerken uit te voeren, maar dat daarentegen het redelijk moeilijk maakte

rendait assez difficile la réalisation de grands chantiers d'envergure structurels. Il a donc parfois fallu assumer des choix, c'est vrai, et ce n'est pas parce que des choix budgétaires ont dû être faits que cela nous épargne la question de savoir si l'on pouvait mieux anticiper certaines détériorations ponctuelles. Je pense d'ailleurs que certaines infrastructures routières, comme les tunnels, auraient de toute manière dû être fermées à un moment ou un autre, car elles appartiennent à une génération d'équipements désormais vieillie.

Je termine cette introduction en soulignant que l'inconvénient majeur, lorsqu'on est amené à fermer un tunnel dans la précipitation, c'est qu'il y a un certain niveau d'impréparation pour, par exemple, étudier des alternatives – je pense notamment au plan de circulation.

Je vais aujourd'hui replacer cette discussion sur les tunnels dans un cadre plus général et évoquer un contexte historique que je suis l'un des rares – même s'il y en a d'autres – à pouvoir rappeler; un contexte historique dans lequel s'inscrit l'héritage de ces grandes infrastructures routières, dont je tiens à dire qu'elles sont d'une tout autre échelle que dans d'autres grandes villes. Je ne vais pas vous infliger un cours d'histoire urbaine, même si j'aime cela, mais il est clair que ces tunnels, comme vous le savez – mais c'est plus clair lorsqu'on le démontre de manière argumentée et chiffrée – illustrent une vision qui a façonné notre ville-région dès les années 50. Cette vision coïncide avec une période où Bruxelles était identifiée à une ambition d'État, ambition qu'incarnent parfaitement certaines grandes infrastructures urbanistiques ou architecturales qui faisaient de Bruxelles la vitrine de la Belgique. L'Expo 58 a souvent été présentée comme l'ultime étape de cette période où Bruxelles a été le théâtre de grands travaux au service de l'image de la Belgique.

La période suivante, marquée par l'affaiblissement de l'État unitaire, a vu celui-ci réduire progressivement ses investissements dans la capitale, laissant en même temps – faut-il le dire – la promotion immobilière privée se substituer à l'État et se déployer dans une certaine absence de planification. (Il y avait bien un plan de secteur, préparé depuis 1965 et finalisé en 1979, mais qui était uniquement un plan d'affectation du sol, sans que l'on puisse parler d'un plan d'affectation dynamique). La promotion immobilière privée, ne l'oublions pas, ira jusqu'à se substituer à l'État pour assumer la construction des immeubles indispensables pour que Bruxelles puisse défendre sa candidature comme capitale de l'Europe. Le désinvestissement de l'État à Bruxelles coïncide à peu près avec ces années-là, et il a beaucoup profité à certains et moins à d'autres ...

Il y a donc d'abord eu Bruxelles enviée, jalouée, et puis Bruxelles mal-aimée. M. Serge Govaert, ancien greffier du Parlement, a écrit un ouvrage tout à fait intéressant sur Bruxelles, très révélateur de l'hostilité à l'égard de la capitale exprimée par certains non-Bruxellois, du Nord comme

grote structuurwerken te verwezenlijken. Soms moesten er dus keuzes worden gemaakt, dat is waar, en het is niet omdat die budgettaire keuzes moesten worden gemaakt dat wij de vraag of wij sommige specifieke problemen niet beter hadden moeten zien aankomen, moeten ontwijken. Ik denk trouwens dat sommige weginfrastructuren, zoals de tunnels, in ieder geval vroeg of laat hadden moeten worden gesloten, omdat zij behoren tot een generatie van uitrustingen die thans verouderd is.

Ter afronding van deze inleiding, benadruk ik dat het belangrijke nadeel, wanneer een tunnel overhaast moet gesloten worden, een gebrek aan voorbereiding is om bijvoorbeeld alternatieven te onderzoeken – ik denk met name aan het verkeersplan.

Vandaag ga ik deze discussie over de tunnels in een algemener kader plaatsen en spreken over de historische context, die ik als één van de weinigen – hoewel er ook anderen zijn – in herinnering kan brengen; een historische context met daarin de erfenis van deze grote weginfrastructuur die van een geheel andere orde is dan in andere grote steden. Ik ga hier geen les in stadsgeschiedenis geven, hoewel ik van dat onderwerp hou, maar het is duidelijk dat tunnels, zoals u weet – maar dat is duidelijker wanneer het aangetoond wordt met argumenten en cijfers – een visie illustreren die ons stadsgewest vorm heeft gegeven vanaf de jaren 50. Die visie valt samen met een periode waarin Brussel gelijk stond met een staatsambitie, die perfect tot uiting komt in sommige grote stedenbouwkundige of architecturale infrastructuren die van Brussel het uithangbord van België maakten. Expo 58 werd vaak voorgesteld als de ultieme fase van die periode waarin Brussel het toneel was van grote werken ten dienste van het imago van België.

Tijdens de volgende periode, die gekenmerkt werd door de verzwakking van de eenheidsstaat, werden de investeringen in de hoofdstad geleidelijk verlaagd, terwijl tegelijkertijd private vastgoedpromotie de plaats innam van de Staat en zich ontplooipte met enig gebrek aan plan. (Er bestond wel een streekplan, dat werd voorbereid sedert 1965 en afgerond werd in 1979, maar dat was enkel een bestemmingsplan, zonder dat men kon spreken van een dynamisch bestemmingsplan). Laten we niet vergeten dat private vastgoedpromotoren zover gingen dat zij de plaats innamen van de Staat, om te zorgen voor het optrekken van de gebouwen die absoluut noodzakelijk waren, opdat Brussel zijn kandidatuur als hoofdstad van Europa kon verdedigen. De desinvestering van de Staat in Brussel valt nagenoeg samen met die jaren en heeft sommigen meer goed gedaan dan anderen ...

Eerst werd Brussel dus benijd, daarna was het weinig geliefd. De heer Serge Govaert, de vroegere griffier van het Parlement, heeft een zeer interessant werk geschreven over Brussel, dat veel zegt over de vijandigheid ten aanzien van de hoofdstad vanwege sommige niet-Brusselaars uit het

du Sud, dans des textes où Bruxelles est présentée comme un ogre qui colonise l'ensemble du pays en voulant l'incarner, etc.

Revenons à la mobilité et aux tunnels : une brochure tout à fait édifiante de 1954, *Bruxelles, carrefour de l'Occident*, donne bien à voir comment on conçoit la ville au début des années 50 et quelles réponses sont alors envisagées aux problèmes de mobilité. Ce document de la Régie des routes énonce que, pour régler ces problèmes, il y a une solution qualifiée d'« extrême » : les transports en commun. Je cite : « Certains ont proposé de supprimer toute circulation routière, ou de la réduire, et de développer des transports en communs ultramodernes. Une telle solution n'est pas acceptable : elle est tout d'abord en opposition avec la tendance individualiste si prononcée en notre pays, qui donne la préférence aux modes de locomotion individuels (attrait psychologique de la voiture privée, rapidité du transport, confort, isolement, liberté, etc.). Les cités doivent accepter et même favoriser la circulation automobile en leur centre. ». Ces extraits montrent bien qu'il y a dans les années 50 une logique de pénétration routière qui s'impose à la ville et qui conduit à organiser la ville en fonction de la voiture, plutôt que le contraire. D'ailleurs, Henri Hondermarcq, bien connu des chercheurs en matière d'histoire urbaine, qui était directeur de l'administration des routes et formé à l'urbanisme à l'américaine, disait à l'époque : « La voiture individuelle doit être favorisée. Le contraire – notamment les transports publics – serait une conception dirigiste et ne pourrait qu'entraîner désordre et déclin. » C'est amusant, dans le cadre qui nous préoccupe, de voir d'où vient l'héritage. Je me rappelle à cet égard avoir lu qu'en 1963, un bureau d'étude avait mis sur la table un schéma de circulation qui consistait en une boucle routière autour de la Grand-Place, à environ 150 mètres au sud et 300 mètres au nord de celle-ci, avec quatre échangeurs, sur le boulevard de l'Empereur et les boulevards Nord-Midi. Ce projet va déterminer l'emplacement de la Cité administrative, boulevard Pachéco, et l'établissement de la société Philips, place de Brouckère.

L'époque est aussi celle d'une hausse spectaculaire du parc automobile et, dans le même temps, d'une concentration des fonctions administratives. On l'ignore souvent mais les décideurs de l'époque considéraient que les grandes administrations devaient avoir leur siège dans la capitale du pays, c'est-à-dire à Bruxelles-Ville. Or, elles devaient être accessibles. En 1964, un rapport de l'ULB établit que depuis 1960, quelque 30 % des immeubles du centre ne permettent pas un habitat sain et décent, que des îlots entiers ne répondent plus aux normes de sécurité et de salubrité, et propose de les remplacer par de grandes surfaces administratives avec du logement. Toutefois, on verra arriver des bureaux mais beaucoup moins des habitants ! C'était hier la journée des droits des femmes; je ne résiste donc pas au plaisir de vous lire ce texte, extrait du rapport de l'ULB, qui parle de l'emploi dans le centre-ville : « le

noorden en uit het zuiden, in teksten waarin Brussel wordt afgeschilderd als een veelvraat die het hele land koloniseert, het wil belichamen, enz.

Laten we terugkomen op de mobiliteit en op de tunnels : een zeer interessante brochure van het jaar 1954, *Brussel kruispunt van het Westen*, toont duidelijk hoe de stad wordt ontworpen in het begin van de jaren 50 en welke antwoorden dan worden overwogen voor problemen inzake mobiliteit. Dat document van de Regie der Wegen stelt dat, om die problemen op te lossen, er een oplossing bestaat die « extreem » wordt genoemd : het openbaar vervoer. Daarin wordt gezegd dat sommigen voorgesteld hebben alle wegverkeer af te schaffen of te verminderen en ultramodern openbaar vervoer uit te bouwen. Een dergelijke oplossing is niet aanvaardbaar : het is vooreerst in strijd met de individualistische trend die zo uitgesproken is in ons land en die de voorkeur geeft aan individuele vervoerwijzen (psychologische aantrekking van de privéauto, snelheid van het vervoer, comfort, isolement, vrijheid, enz.). De steden moeten het autoverkeer in hun centrum aanvaarden en zelfs in de hand werken. Uit die uittreksels blijkt duidelijk dat, in de jaren 50, een logica bestond inzake het indringen van de wegen, die opgelegd wordt aan de stad en ertoe leidt de stad te organiseren in functie van de auto, eerder dan het omgekeerde. Henri Hondermarcq, zeer bekend bij onderzoekers inzake stadsgeschiedenis, directeur van het Bestuur der Wegen en opgeleid als stedenbouwkundige op zijn Amerikaans, zei trouwens destijds dat de individuele wagens moeten begunstigd worden : het tegendeel – met name openbaar vervoer – zou een dirigistische opvatting zijn en slechts wanorde en verval teweegbrengen. In de context die ons nu bezighoudt is het amusant te zien vanwaar de erfenis komt. Ik herinner me daarover gelezen te hebben dat, in 1963, een studiebureau een verkeersschema op tafel had gelegd dat bestond uit een weglus rond de Grote Markt, op ongeveer 150 meter ten zuiden en 300 meter ten noorden ervan, met vier verkeerswisselaars, op de Keizerlaan en op de Noord-Zuidlaan. Dat project was bepalend voor de ligging van het Rijksadministratief Centrum, op de Pachecolaan, en de vestiging van de firma Philips, op het de Brouckèreplein.

Het is de tijd van een spectaculaire stijging van het aantal wagens en tegelijk van een concentratie van administratieve functies. Men weet het vaak niet, maar de besluitvormers van toen meenden dat de grote administraties hun zetel in de hoofdstad van het land moesten hebben, te weten in Brussel-Stad. Maar ze moesten natuurlijk wel toegankelijk zijn. In 1964 kon men in een verslag van de ULB lezen dat sinds 1960 ongeveer 30 % van de gebouwen in het centrum niet kon zorgen voor een gezonde en behoorlijke woonomgeving en dat volledige huizenblokken niet meer voldeden aan de normen inzake veiligheid en gezondheid. Het onderzoek stelde voor om die te vervangen door grote administratieve oppervlakten met huisvesting. Er kwamen dan ook wel veel kantoren maar veel minder inwoners ! Gisteren was het de dag van de vrouwenrechten; ik kan het dus niet laten om u een tekst, een uittreksel uit het verslag

taux d'activité féminine est particulièrement élevé dans les grandes agglomérations et l'emploi réservé aux femmes est généralement localisé dans le centre : ministères, bureaux, banques, assureurs, magasins. Or, la proximité du lieu de travail et du lieu de domicile est particulièrement importante pour les femmes parce qu'elle diminue la durée de leur absence au foyer et parce qu'elle facilite leur approvisionnement. » C'est l'illustration de la mentalité d'une certaine époque. En termes d'emploi, cette concentration administrative dans la capitale profitera surtout aux navetteurs. Le rapport de l'ULB expose que les fonctionnaires étaient encouragés, par une politique d'abonnements réduits et de subventions aux chemins de fer, à s'installer hors de Bruxelles et à venir y travailler. Il va donc y avoir une spécialisation de certains quartiers, qui vont être très densifiés au bénéfice des activités administratives.

Quelles conséquences de cette vision de la ville observe-t-on en 1989 ? La Région bruxelloise est alors créée. N'oublions pas toutefois qu'il préexistait un embryon de Gouvernement régional : des ministres régionaux siégeaient au Gouvernement et il y avait un Conseil d'agglomération (qui s'était d'ailleurs opposé à un certain nombre de décisions en matière de mobilité).

Nous savions, dès 1989, que les infrastructures dont nous avons hérité allaient avoir des conséquences en termes d'investissements. Pour rappel, au moment où l'on termine le tunnel Léopold II, en 1991, il n'y avait plus de crédits aux Travaux publics pour aménager la surface et c'est la Région qui a dû procéder à cet aménagement, et ce malgré la promesse que l'État allait faire ces travaux. Le sentiment était alors que l'État se déchargeait de certaines infrastructures, ne les achevait pas vraiment; c'était le prix à payer pour la création de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cet héritage s'impose à nous dès le début des années 90. Le tunnel du Cinquantenaire, par exemple, faisait déjà l'objet d'une question parlementaire en janvier 1992, adressée au Ministre Jean-Louis Thys – il y était question de travaux à effectuer d'urgence suite à l'effondrement de parois. Certains des ponts transférés à la Région n'étaient pas non plus en très bon état; ainsi, en 1994, je déclarais dans la presse, à propos de nos relations avec le fédéral, alors que venait d'être engrangé le premier Accord de coopération (l'ancêtre de Beliris) : « Il reste un long chemin à parcourir; ne citons que l'état de nos ponts. ».

Vous m'objecterez que des investissements avaient été réalisés par l'État dans d'autres domaines. Je vous le concède : des investissements avaient été consentis pour le métro. Toutefois, ce réseau de métro était conçu selon quelques axes de type radial et visait surtout à desservir

van de ULB, voor te lezen die gaat over de werkgelegenheid in het stadscentrum : « de tewerkstellingsgraad van de vrouwen is bijzonder hoog in de grote agglomeraties en de arbeidsplaatsen voor vrouwen bevinden zich meestal in het centrum : ministeries, kantoren, banken, verzekeraars, winkels. De nabijheid van de werkplek en de woonplaats is bijzonder belangrijk voor de vrouwen omdat zij dan minder lang afwezig zijn op hun plaats aan de haard en omdat op die manier de bevoorrading vergemakkelijkt wordt ». Dat illustreert de mentaliteit van een bepaalde tijd. Op het vlak van werkgelegenheid komt die administratieve concentratie in de hoofdstad vooral te goed aan de pendelaars. Het verslag van de ULB stelt dat de ambtenaren via een beleid met goedkopere abonnementen en subsidies voor het spoor aangemoedigd werden om zich buiten Brussel te vestigen en van daaruit naar hier te komen werken. Er komt dus een specialisatie van bepaalde wijken die verdicht worden ten voordele van administratieve activiteiten.

Welke gevolgen ziet men in 1989 van deze visie op de stad ? Dan wordt het Brussels Gewest opgericht. Laten we echter niet vergeten dat er al een embryo van gewestregering bestond : er zaten gewestministers in de regering en er bestond een agglomeratieraad (die trouwens gekant was tegen een aantal beslissingen inzake mobiliteit).

Vanaf 1989 weten wij dat de infrastructuur die wij geerfd hebben, gevolgen ging hebben voor de investeringen. Wij herinneren eraan dat, op het moment dat de Leopold II-tunnel in 1991 voltooid werd, er geen kredieten meer waren bij Openbare Werken voor de aanleg van het bovengronds gedeelte. Het Gewest heeft die aanleg moeten uitvoeren, ondanks de belofte dat de Staat die werken op zich ging nemen. Men had toen het gevoel dat de Staat blij was om bepaalde infrastructuren af te stoten en die niet meer voltooide; dat was de te betalen prijs voor de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Die erfenis wordt ons vanaf het begin de jaren 90 in de schoot geworpen. De tunnel aan het Jubelpark was bijvoorbeeld het onderwerp uit van een parlementaire vraag in januari 1992 aan minister Jean-Louis Thys. Daarin werd gesproken over de dringende werken die noodzakelijk waren na de instorting van wanden. Bepaalde bruggen die aan het Gewest overgedragen werden, waren ook niet in zeer goede staat; in 1994 kon men in de pers in verband met onze betrekkingen met de federale overheid lezen, net na het sluiten van het eerste samenwerkingsakkoord (voorloper van Beliris) : « Er valt nog een lange weg af te leggen; denken wij slechts aan de staat van onze bruggen. ».

U zal opwerpen dat de Staat investeringen gedaan had in andere domeinen. Ik wil dat zeker toegeven : er zijn investeringen geweest voor de metro. Maar het metronet was ontworpen volgens enkele radiale assen en diende vooral om de kantoorzones te bedienen en niet om residentiële

les zones de bureaux, pas à relier entre eux les quartiers résidentiels. C'est la même logique de pénétration que pour les tunnels.

En 1989, je prononçais ma première déclaration gouvernementale, où figure la phrase suivante : « Concernant l'infrastructure routière, plus aucun nouveau tunnel routier à charge des crédits régionaux ne devra être créé à Bruxelles dans les années à venir. ». On avait alors compris que les tunnels correspondaient à une logique de mobilité dépassée et n'étaient pas sans conséquences financières. La volonté, en 1989, était d'investir surtout dans les transports en commun. Vous en retrouverez la trace dans tous les documents relatifs à la planification (les accords de Gouvernement, les déclarations de politique générale, les débats budgétaires, le plan régional de développement, le plan régional d'affectation du sol), où s'exprime, d'une part, l'exigence de finir les zones de bureaux et de ne pas permettre que d'autres soient ouvertes et, d'autre part, la volonté d'investir massivement dans les transports en commun.

Le premier plan régional de développement était assez clair quant aux intentions précitées et a permis, en protégeant les zones de logement, d'éviter un crash immobilier en matière de bureaux. Il crée l'espace de développement renforcé du logement et de la rénovation, qui détermine le périmètre dans lequel il sera investi en termes de discrimination positive, notamment en matière de rénovation, de contrats de quartier, etc.

Je vous passe les étapes, comme le premier plan régional de déplacement en 1998, le plan Iris, le plan Iris 2, etc. Dans le projet de plan régional de développement durable de 2013, il est question de la « ville des courtes distances », de la « ville de proximité », celle où l'on n'est pas contraint d'utiliser sa voiture; on y met en avant la multimodalité et les transports en commun.

On l'a dit, et la presse s'en est fait l'écho, la mobilité a représenté entre 25 et 30 % du budget régional. On a beaucoup investi dans la STIB. On a donc été fidèle à notre objectif, qui était de promouvoir les transports publics. Ce que je déplore, c'est que le RER ne s'est pas fait.

Ce qui a manqué, ce sont les moyens pour réaliser dans les tunnels, non pas des réparations, mais de grands travaux de renouvellement structurel. C'est qu'il a fallu attendre longtemps pour obtenir un refinancement de Bruxelles. Je vous ai parlé des contraintes financières liées, notamment, au réseau routier. On avait peu de marges de manœuvre financières. Ceux qui disent qu'on n'avait qu'à refaire les tunnels et à y réaliser des chantiers en profondeur plutôt que d'y superposer des actes de réparation ponctuels, doivent s'en rendre compte. Une grande partie des budgets, au début de la Région, a été consacrée à la reprise de la dette communale. Au moment de la création de la Région, il y avait une dette communale énorme à apurer, qui n'était pas due à une mauvaise gestion communale mais au fait

wijken met elkaar te verbinden. Er werd eenzelfde penetra-tiologica als voor de tunnels gevolgd.

In 1989 heb ik mijn eerste regeerverklaring voorgelezen en daar vindt men de volgende zin : « In verband met de wegeninfrastructuur mag er geen enkele verkeerstunnel met gewestelijke middelen in Brussel de komende jaren aangelegd worden. ». Men had toen begrepen dat de tunnels in een verouderd mobiliteitsmodel pasten en niet zonder financiële gevolgen bleven. In 1989 wou men vooral in het openbaar vervoer investeren. U vindt daar alles over terug in de documenten betreffende de planning (de regeerakkoorden, de algemeenbeleidsverklaringen, de begrotingsdebatten, het gewestelijk ontwikkelingsplan, het gewestelijk bestemmingsplan). Men wou enerzijds de kantoorzones afwerken maar anderzijds voorkomen dat andere kantoorzones gestart werden en ook massaal investeren in het openbaar vervoer.

Het eerste gewestelijk ontwikkelingsplan was vrij duidelijk over de bovenvermelde plannen en heeft, door de woonzones te beschermen, voorkomen dat er een vastgoedcrisis ontstond in de kantoorsector. Het plan creëert de versterkte ontwikkelingsruimte voor huisvesting en renovatie, waarin de perimeter afgebakend wordt waarin geïnvesteerd zal worden op het vlak van positieve discriminatie, met name inzake renovatie, wijkcontracten, enz.

Ik wil niet langer stilstaan bij de verschillende fasen, zoals het eerste gewestelijk verplaatsingsplan in 1998, het Iris-plan, het Iris-plan II, enz. In het ontwerp van het duurzame gewestelijk ontwikkelingsplan van 2013 wordt gesproken over een stad met korte afstanden, waar men niet verplicht is de wagen te gebruiken; er wordt aandacht geschonken aan multimodaliteit en openbaar vervoer.

Er is reeds gezegd, en de pers heeft daar melding van gemaakt, dat de mobiliteit tussen 25 en 30 % van de gewestelijke begroting opgeslorpt heeft. Er is veel geïnvesteerd in de MIVB. We zijn dus trouw gebleven aan onze doelstelling om het openbaar vervoer te bevorderen. Ik betreur alleen dat het GEN er niet gekomen is.

Het ontbrak aan middelen om de tunnels een grote structurele vernieuwing te geven, maar niet aan middelen voor herstellingen. Men heeft lang moeten wachten op een herfinanciering van Brussel. Ik heb het gehad over de financiële beperkingen, onder andere als gevolg van het wegennet. Er was niet veel financiële ruimte. Wie zegt dat men de tunnels grondig had moeten vernieuwen in plaats van af en toe iets te herstellen, moet zich daar bewust van blijven. Een groot deel van de middelen, in het begin van het Gewest, is besteed aan de overname van de gemeentelijke schuldenlast. Toen het Gewest werd opgericht, moest er een enorme gemeentelijke schuld worden aangezuiverd, die niet te wijten was aan een slecht beheer door de gemeenten, maar aan het feit dat het Gemeentefonds (destijds beheerd door de

que le Fonds des communes (alors géré par le fédéral) avait diminué de manière drastique les dotations aux communes bruxelloises. Dès lors, de 1989 à 1997, la Région va dépenser dix-neuf milliards de francs belges pour apurer les dettes des communes dues à une modification des clefs de répartition du Fonds des communes. On ne pouvait pas faire autrement : ces déficits auraient été consolidés. (Je rappelle qu'avant 1989, il y avait eu un Fonds Nothomb – qu'on appelait le « fond de nos tombes », tellement il était sévère pour la Région bruxelloise – qui visait à aider les communes bruxelloises, totalement désargentées.)

Outre cet aspect, les budgets régionaux étaient affectés à la STIB, aux compétences d'agglomération ou au lancement des contrats de quartier. Ces derniers ont d'ailleurs été un frein extraordinaire à la dégradation de certaines zones de la ville, surtout dans la première couronne.

La Région s'est donc battue pour avoir de l'argent. C'est dans ce cadre que s'inscrit la négociation du premier Accord de coopération. La loi spéciale de 1989 consacrait, en instituant un comité de coopération, l'idée que l'État allait collaborer avec la Région pour un certain nombre de grandes réalisations, afin d'alléger les charges pesant sur Bruxelles en tant que capitale. Ce comité de coopération n'aboutit qu'en 1993 à un premier Accord de coopération. Et figurez-vous qu'avec cet argent, inscrit au premier budget fédéral, on a fait ... un tunnel. La moitié de l'accord arraché au fédéral pour alléger les charges de la Région a servi à financer le tunnel de Cortenbergh, qui avait été promis en 1986 par l'État aux institutions européennes ! L'Accord, par ailleurs, ne sera indexé qu'en 1998; ce refus d'indexation opposé par le fédéral a entraîné pour la Région la perte de 15 millions d'euros.

Au cours de mes mandats successifs, je n'ai cessé de plaider pour un complément, tout à fait justifié, au financement de Bruxelles. Je n'ai d'ailleurs pas manqué de le rappeler lorsque j'étais ministre fédéral, entre 2000 et 2003, et que j'ai fait adopter des textes relatifs à la politique des grandes villes. En effet, l'un des grands problèmes de nos sociétés est l'inadéquation entre les charges qui pèsent sur les grandes villes et les moyens qui leur sont accordés. On a fait réaliser une série d'études pour objectiver la nécessité d'un juste refinancement de Bruxelles : une étude de 2006 réalisée par le Département d'Économie appliquée de l'ULB; une étude de 2010 réalisée par les Facultés universitaires Saint-Louis, alors que se faisait sentir un parfum de négociations institutionnelles; ainsi qu'une étude de 2005 du CRISP, qui chiffre la prise en charge des navetteurs dans les investissements en matière de mobilité. Ce débat sur le refinancement est encore récent, et dans toutes les mémoires.

J'attire en outre votre attention sur le fait qu'entre 1991 et 2001, on assiste à une explosion du parc automobile et du trafic venant de la périphérie, où le taux de motorisation est

federale overheid) de dotaties aan de Brusselse gemeenten drastisch verlaagd had. Bijgevolg heeft het Gewest tussen 1989 en 1997 19 miljard Belgische frank uitgegeven om de schulden van de gemeenten ten gevolge van een wijziging van de verdeelsleutels van het Gemeentefonds aan te zuiveren. Er was geen andere oplossing : die tekorten zouden geconsolideerd zijn geweest. (Ik wijs erop dat er vóór 1989 een Fonds Nothomb bestond – dat men in het Frans het « fond de nos tombes » noemde, omdat het zo streng was voor het Brussels Gewest – dat diende om de Brusselse gemeenten die volledig op droog zaad zaten, te helpen.)

Afgezien van dat aspect, waren de gewestbegrotingen bestemd voor de MIVB, de agglomeratiebevoegdheden of de wijkcontracten. Die laatste hebben trouwens de verloedering van bepaalde gebieden van de stad, vooral in de eerste kroon, op buitengewone wijze tegengehouden.

Het Gewest heeft dus gestreden om geld te krijgen. In dat kader hebben de onderhandelingen over het eerste samenwerkingsakkoord plaats. De bijzondere wet van 1989 bevestigde, door een samenwerkingscomité op te richten, het idee dat de Staat zou samenwerken met het Gewest voor een aantal grote projecten, om de lasten voor Brussel als hoofdstad van het land te verlichten. Dat samenwerkingscomité sluit pas in 1993 een eerste samenwerkingsakkoord. Met dat geld, dat ingeschreven was op de eerste federale begroting, heeft men een tunnel gebouwd. De helft van de middelen die we met moeite van de federale overheid hebben gekregen om de lasten van het Gewest te verlichten, heeft gediend om de Kortenbergtunnel te financieren, die de federale Staat in 1986 had beloofd aan de Europese instellingen ! Voorts werd het samenwerkingsakkoord pas geïndexeerd in 1998. De weigering van de federale overheid om te indexeren heeft het Gewest trouwens 15 miljoen euro gekost.

Tijdens mijn opeenvolgende mandaten heb ik constant gepleit voor een volkomen verantwoorde aanvulling van de financiering van Brussel. Ik heb daar trouwens aan herinnerd toen ik tussen 2000 en 2003 federaal minister was en ik heb teksten over het grotestedenbeleid laten goedkeuren. Eén van de grote problemen van onze samenlevingen is immers het grote onevenwicht tussen de lasten van de grote steden en de middelen die zij krijgen. Men heeft een reeks studies laten uitvoeren om de noodzaak van een correcte herfinanciering van Brussel te objectiveren : een studie van 2006 uitgevoerd door het Departement Toegepaste Economie van de ULB; een studie van 2010 uitgevoerd door de Facultés universitaires Saint Louis, hoewel er al institutionele onderhandelingen in de lucht hingen; alsook een studie van 2005 van het CRISP, die de kosten voor de opvang van de pendelaars in de investeringen in mobiliteit berekent. Het debat over de herfinanciering is nog recent en ligt nog in eenieders geheugen.

Bovendien vestig ik uw aandacht op het feit dat tussen 1991 en 2001 het aantal wagens in het verkeer vanuit de rand, waar de motorisatiegraad hoger is dan in het Gewest,

plus élevé que dans la Région. Il est d'ailleurs intéressant de noter à cet égard que même quand l'emploi diminue à Bruxelles, comme entre 1970 et 1977, la navette augmente. Il ne saurait donc être question de sous-estimer le poids de la mobilité entrante et sortante de Bruxelles.

Je n'étais pas seul à revendiquer un juste refinancement de Bruxelles, eu notamment égard aux charges de mobilité. Ainsi, le 25 janvier 2008, le Gouvernement régional adoptait un cahier de revendications institutionnelles, dans le contexte de l'Octopus et de la relance du dialogue communautaire. C'était la première fois que les francophones et les néerlandophones de Bruxelles parlaient d'une seule voix. Je renvoie à une déclaration de M. Guy Vanhengel qui estimait, en février 2008, que le refinancement de la Région devrait correspondre à 17 ou 18 % de son budget annuel.

En 2010, le Gouvernement élabore le Plan de développement international, dans lequel sont reprises les « zones stratégiques » (le Heysel, le quartier européen, etc.). Il est alors clair que Bruxelles, pour être à la hauteur de ses ambitions internationales, doit avancer avec les autres niveaux de pouvoir au sujet du RER – toujours dans les limbes, à ce moment-là –, de la rénovation des musées ou du palais de Justice – bardé d'échafaudages –, ou encore des infrastructures routières. Le Gouvernement est alors parfaitement conscient que tous ces sujets devront être abordés lors des négociations menées en vue du refinancement de la Région.

J'ai été un peu long sur ce chapitre consacré au sous-financement de la Région mais je suis persuadé que la prise en compte de cet élément est fondamentale si l'on veut examiner en profondeur la problématique qui nous occupe dans le cadre de cette commission spéciale.

J'en viens maintenant à la problématique des tunnels.

À partir de 2004, la préoccupation première consiste en la mise aux normes des équipements des tunnels, notamment en termes de protection contre les incendies. En parcourant les décisions prises par le Gouvernement entre 2004 et 2013, on constate qu'elles concernent les installations électriques, des problèmes électromécaniques, les sorties de secours, la modernisation des éclairages, le remplacement de la signalisation, la modernisation des systèmes de télécommunication, etc.

Il s'agit donc de travaux de maintenance. Comme l'a souligné Mme Brigitte Grouwels lors de son audition, l'entretien se faisait en grande partie dans le cadre de marchés-stocks – je la cite : « Le marché-stock laissait à l'administration la plus grande flexibilité dans la réalisation des travaux nécessaires sans que le politique doive chaque jour, ou régulièrement, donner son accord pour d'éventuels travaux urgents dans les tunnels. ». Il y a donc une série de travaux qui ont été effectués sans devoir faire l'objet d'une décision

fors toegenomen is. Het is trouwens interessant om er in dat opzicht op te wijzen dat zelfs wanneer de werkgelegenheid afneemt in Brussel, zoals tussen 1970 en 1977, het aantal pendelaars toeneemt. Het gewicht van de inkomende en uitgaande mobiliteit in Brussel mag dus niet onderschat worden.

Ik was niet de enige die een correcte herfinanciering van Brussel eiste, gelet op onder meer de mobiliteitslasten. Op 25 januari 2008 heeft de gewestregering een institutionele eisenbundel aangenomen in het kader van het Octopusakkoord en de heropstart van de communautaire dialoog. Het was de eerste keer dat de Franstalige en Nederlandstalige Brusselaars met één stem spraken. Ik verwijs naar een verklaring van de heer Guy Vanhengel, die in februari 2008 van oordeel was dat de herfinanciering van het Gewest moest overeenkomen met 17 of 18 % van zijn jaarlijkse begroting.

In 2010 heeft de regering het Plan voor de Internationale Ontwikkeling uitgewerkt, waarin de « strategische zones » zijn opgenomen (de Heizel, de Europese wijk, enz.). Het werd toen duidelijk dat Brussel, om zijn internationale ambities te kunnen waarmaken, met de andere gezagsniveaus vooruitgang moest boeken wat het GEN betreft, dat op dat ogenblik nog steeds in het onzekere bleef, de renovatie van de musea of het Justitiepaleis, dat in stellingen gehuld was, of nog de wegeninfrastructuur. De regering was er zich toen volkomen van bewust dat al die onderwerpen moesten worden behandeld in het kader van onderhandelingen over de herfinanciering van het Gewest.

Ik heb ietwat uitgebreid over de onderfinanciering van het Gewest, maar ik ben ervan overtuigd dat dat element van fundamenteel belang is als men de problematiek waarover deze bijzondere commissie zich buigt, grondig wil onderzoeken.

Ik heb het dan nu over het probleem van de tunnels.

Vanaf 2004 bestond de prioriteit erin de voorzieningen van de tunnels aan te passen aan de normen, wat onder meer de brandveiligheid betreft. Als men de beslissingen van de regering tussen 2004 en 2013 overloopt, stelt men vast dat ze betrekking hebben op de elektrische installaties, elektro-mechanische problemen, nooduitgangen, de modernisering van de verlichting, de vervanging van de bewegwijzering, de modernisering van de telecommunicatiesystemen, enz.

Het gaat dus om onderhoudswerken. Zoals mevrouw Brigitte Grouwels tijdens haar hoorzitting heeft benadrukt, werd het onderhoud in grote mate uitgevoerd in het kader van stockopdrachten – ik citeer haar : « De stockopdracht liet het bestuur de grootst mogelijke flexibilitéit bij het uitvoeren van de noodzakelijke werken zonder dat de politici elke dag of regelmatig hun toelating moeten geven voor eventuele dringende werken in de tunnels. ». Er zijn dus een reeks werken uitgevoerd zonder een beslissing van de

du Gouvernement. La liste peut en être retrouvée dans les réponses à des questions écrites posées en décembre 2008 et en mars 2010. Ceux que cela intéresse y découvriront que des travaux ont bien été réalisés dans les tunnels : des interventions structurelles (réparation du béton, injections dans les fissures ...), des travaux d'asphaltage, etc. pour des montants relativement importants. Au cours de la législature 2004-2009, 97 millions d'euros ont été investis dans les tunnels; au cours de la législature suivante, 120 millions d'euros ont été consacrés à leur entretien.

En ces temps de surplus budgétaires, on a tendance à oublier qu'en ces années-là, la crise se fait sentir et provoque un ralentissement économique à partir de 2008-2009. La marge d'investissements de la Région est alors très réduite, du fait que la Région bruxelloise est la plus sensible à la conjoncture. Les impôts régionaux représentent 45 % des recettes totales de la Région, contre 34 % en Wallonie et 20 % en Flandre. Malgré ce contexte défavorable, des travaux étaient tout de même réalisés dans les tunnels.

L'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc avait fait prendre conscience aux institutions européennes de la nécessité d'imposer des normes minimales de sécurité – c'est la directive de 2004 dont il a été question lors des séances précédentes. Il y a lieu de noter que cette directive vise les tunnels autoroutiers, pas les tunnels urbains. La Région, néanmoins, a été sensible à ces exigences et en a tenu compte.

À côté de ces travaux de réparation, des chantiers de plus grande ampleur ont également été menés dans les tunnels au cours des mandats successifs des Ministres Pascal Smet et Brigitte Grouwels. Ces derniers ont notamment évoqué, lors de leur audition, la rénovation du plafond du tunnel Stéphanie, pour un montant de 6 ou 7 millions d'euros. M. Pascal Smet a également expliqué qu'au cours de son premier mandat, outre les travaux réalisés, il a pris des initiatives pour dynamiser son administration et, en fin de législature, a décidé de lancer le diagnostic des vingt-cinq tunnels qui est à l'origine du *masterplan*. Un rapport final a été transmis à Mme Brigitte Grouwels, fin 2010 ou début 2011, dans lequel apparaissait la nécessité d'investir en priorité dans le tunnel Léopold II. Par la suite, en mars 2012, le Gouvernement a décidé de se lancer dans un partenariat public-privé pour rénover en profondeur ce tunnel. Dans la même délibération, le Gouvernement charge Mme Brigitte Grouwels de réaliser un *masterplan* portant sur la rénovation des tunnels bruxellois. En mars 2013, elle reçoit la planification des rénovations à long terme. C'était deux mois avant mon départ et je n'en ai pas été informé, mais le travail avait donc été fait. Je peux vous confirmer que les discussions n'ont pas été faciles : certains se sont étonnés du nombre de réunions préalables à la décision de procéder aux travaux de rénovation du tunnel Léopold II, mais il s'agissait de budgets colossaux – la rénovation du tunnel Léopold II représentant à elle seule une année entière du refinancement de Bruxelles pour lequel on s'est battu de-

regering. De lijst daarvan kan worden teruggevonden in de antwoorden op de schriftelijke vragen die in december 2008 en maart 2010 zijn gesteld. Aandachtige lezers zullen dan te weten komen dat er wel degelijk werken werden uitgevoerd in de tunnels : structurele ingrepen (herstelling van het beton, injecties in de barsten ...), asfalteringswerken, enz. voor vrij grote bedragen. Tijdens de zittingsperiode 2004-2009 werd 97 miljoen euro geïnvesteerd in de tunnels. Tijdens de daaropvolgende zittingsperiode werd 120 miljoen euro besteed aan het onderhoud van de tunnels.

In deze tijden van budgettaire overschotten is men geneigd te vergeten dat de crisis in die jaren heerste en een economische vertraging veroorzaakte vanaf 2008-2009. De investeringsmarge van het Gewest was toen zeer beperkt, omdat het Brussels Gewest gevoeliger is voor de conjunctuur. De gewestelijke belastingen zijn goed voor 45 % van de totale ontvangsten van het Gewest tegenover 34 % in Wallonië en 20 % in Vlaanderen. Ondanks die ongunstige context werden er evenwel werken uitgevoerd in de tunnels.

De brand in de Mont-Blanctunnel heeft de Europese instellingen bewust gemaakt van de noodzaak om minimale veiligheidsnormen op te leggen – tijdens de vorige vergaderingen was er sprake van de richtlijn van 2004. Er zij op gewezen dat die tunnel van toepassing is op de autosnelwegtunnels en niet op de stadstunnels. Het Gewest had evenwel oren naar die eisen en heeft er rekening mee gehouden.

Naast die herstellingswerken werden eveneens werken van grotere omvang uitgevoerd in de tunnels tijdens de opeenvolgende mandaten van ministers Pascal Smet en Brigitte Grouwels. Deze laatsten hebben tijdens hun hoorzitting onder meer gesproken van de renovatie van het plafond van de Stefaniatunnel voor een bedrag van 6 of 7 miljoen euro. De heer Pascal Smet heeft eveneens uitgelegd dat hij tijdens zijn eerste mandaat, afgezien van de uitgevoerde werken, initiatieven heeft genomen om zijn bestuur dynamischer te maken en aan het einde van de zittingsperiode heeft beslist om de diagnose van de 25 tunnels, die aan de basis van het *masterplan* ligt, op te starten. Eind 2010 of begin 2011 werd er een eindrapport bezorgd aan mevrouw Brigitte Grouwels, dat wees op de noodzaak om bij voorrang te investeren in de Leopold II-tunnel. Vervolgens heeft de regering in maart 2012 beslist om een publiek-privaat partnerschap op te starten om die tunnel grondig te renoveren. De regering besliste tegelijkertijd om mevrouw Brigitte Grouwels te belasten met het uitvoeren van een *masterplan* voor de renovatie van de Brusselse tunnels. In maart 2013 heeft ze de langetermijnplanning van de renovaties gekregen. Dat was twee maanden voor mijn vertrek en ik werd daar niet over ingelicht, maar het werk werd dus gedaan. Ik kan u bevestigen dat de besprekingen niet makkelijk waren : sommigen zijn verbaasd over het aantal vergaderingen dat vooraf is gegaan aan de beslissing om de renovatiewerken in de Leopold II-tunnel uit te voeren, maar het ging om enorme begrotingen – alleen al

puis le début des années 90 ! Cela vous donne une idée de l'échelle de ces investissements. La discussion sur l'opportunité d'un partenariat public-privé a elle aussi duré parce que, sans vouloir anticiper sur les recommandations de la commission spéciale, cette option a du bon et du moins bon : je garde un souvenir amer de la fermeture de la station d'épuration, dont on s'est rendu compte, après un peu de *Brussels bashing*, qu'elle résultait de décisions loufoques du concessionnaire (qui ont d'ailleurs donné lieu à des sanctions à l'intérieur de l'entreprise). Les partenariats public-privé ont donc des avantages et des inconvénients. La décision a toutefois été prise, en mars 2012, et le Gouvernement a pris ses responsabilités : il a lancé la rénovation du tunnel Léopold II et demandé à la Ministre l'élaboration d'une *masterplan*. On savait qu'il y aurait un effet budgétaire, évidemment, et qu'il faudrait du temps pour rénover tous les tunnels. Ce *masterplan* devait servir de document de référence, d'instrument de travail pour s'inscrire dans la durée. Au même moment, Bruxelles est enfin refinancée, à hauteur notamment de 135 millions d'euros pour la mobilité.

J'ai déjà eu l'occasion de répondre à la question des dépenses relativement élevées que consent la Région en termes de mobilité (la Wallonie dépense un peu moins de la moitié et la Flandre, un peu plus de la moitié de ce qu'investit Bruxelles dans cette problématique). On a donc beaucoup investi, je le répète, dans la mobilité, les infrastructures et les transports en commun – et on a bien fait : il s'agissait d'une nécessité absolue, compte tenu de l'augmentation, que l'on essayait d'ailleurs d'encourager, de la fréquentation des transports en commun. Au cours de la période 2000-2014, leur fréquentation a augmenté de 120 %, passant de 170.000 utilisateurs quotidiens à plus de 360.000. Ce pari a été gagné. Avec les moyens du bord, on a augmenté la fréquence des transports en commun et le nombre d'usagers de la STIB. Les dotations de la STIB sont d'ailleurs passées, entre 2009 et 2014, de 496 millions d'euros à 583 millions d'euros.

Au moment même où ces efforts étaient consentis – et je le dis sans effet de manche –, on constate qu'on n'allait pas scolariser 25.000 élèves. (Cette question aurait aussi pu faire l'objet d'une commission spéciale.) La Région crée donc des places dans les crèches et dans les écoles, en rusant à juste titre avec ses compétences.

Le Gouvernement était donc confronté à de nombreuses exigences budgétaires; néanmoins, les arbitrages n'ont jamais été faits au détriment de la sécurité dans les tunnels – cette question n'a jamais fait l'objet de débats au sein du Gouvernement.

Les membres de la commission spéciale se sont beaucoup interrogés sur le mystère de la disparition prétendue

de la rénovation van de Leopold II-tunnel is goed voor een volledig jaar herfinanciering van Brussel waarvoor men sinds het begin van de jaren 90 heeft gestreden! Dat geeft dus een idee van de omvang van die investeringen. De bespreking over de wenselijkheid van een publiek-privaat partnerschap heeft ook veel tijd in beslag genomen, omdat, zonder vooruit te willen lopen op de aanbevelingen van de bijzondere commissie, die keuze goede en minder goede aspecten heeft : ik denk met bitterheid terug aan de sluiting van de zuiveringsinstallatie waarbij men iets na de *Brussels bashing* heeft beseft dat die sluiting het gevolg was van ongerijmde beslissingen van de concessiehouder (die trouwens geleid hebben tot sancties binnen het bedrijf). De publiek-private partnerschappen hebben dus voor- en nadelen. De beslissing werd evenwel genomen in maart 2012 en de regering heeft haar verantwoordelijkheid op zich genomen : het heeft de renovatie van de Leopold II-tunnel opgestart en de minister gevraagd om een *masterplan* op te stellen. Men wist dat er natuurlijk een begrotingsinspanning zou moeten worden geleverd en dat er tijd nodig was om alle tunnels te renoveren. Het *masterplan* moest dienen als referentiedocument, als werkinstrument op de lange termijn. Tegelijk wordt Brussel eindelijk opnieuw gefinancierd, onder andere ten belope van 135 miljoen euro voor de mobiliteit.

Ik heb al de kans gehad te antwoorden op de vraag over de tamelijk hoge uitgaven van het Gewest voor mobiliteit (Wallonië geeft iets minder dan de helft uit en Vlaanderen iets meer dan de helft dan wat Brussel in deze problematiek investeert). We hebben dus veel geïnvesteerd in mobiliteit, infrastructuur en openbaar vervoer – en wij hebben daar goed aan gedaan : het ging om een absolute noodzaak, gelet op de toename van het gebruik van het openbaar vervoer, dat wij trouwens wilden bevorderen. Tijdens de periode 2000-2014 is het gebruik van het openbaar vervoer met 120 % gestegen, van 170.000 dagelijkse gebruikers naar meer dan 360.000. Wij zijn geslaagd in die uitdaging. Met de middelen die wij hadden, hebben wij het gebruik van het openbaar vervoer verhoogd en ook het aantal MIVB-gebruikers. De dotaties aan de MIVB zijn trouwens tussen 2009 en 2014 gestegen van 496 miljoen euro tot 583 miljoen euro.

Op het moment zelf dat die inspanningen geleverd werden – en dit is geen mooi-praterij –, stelt men vast dat 25.000 leerlingen geen plaats in een school zouden vinden. (Ook die kwestie had aan bod kunnen komen in een bijzondere commissie). Het Gewest creëert dus plaatsen in de crèches en in de scholen, door het spel met zijn bevoegdheden slim te spelen, en terecht.

De regering had dus te maken met tal van begrotingsbeperkingen; de keuzes zijn echter nooit gemaakt ten nadele van de veiligheid in de tunnels – die kwestie is nooit een punt geweest binnen de regering.

De leden van de bijzondere commissie hebben veel vragen gesteld over het mysterie van het zogezegde verdwij-

du *masterplan*. Il n'a jamais disparu : comme Mme Brigitte Grouwels l'a dit, il a simplement été intégré dans un plan pluriannuel global. Une allocation budgétaire spécifique n'en demeurait pas moins consacrée aux tunnels.

Je suis convaincu que le sous-financement de la Région et, de manière plus générale, le traitement réservé à Bruxelles, ne sont pas étrangers au problème que nous évoquons aujourd'hui.

On peut polémiquer sur les taux d'exécution. Les chiffres me paraissent néanmoins être dans la norme : l'analyse des données budgétaires depuis 2008 met en évidence des taux d'exécution de l'ensemble de la mission 19 (construction, gestion et entretien des voiries) de plus de 95 % pour les années 2008 à 2010 et de près de 80 % pour les années suivantes. Si on les compare avec les taux d'exécution des investissements en lien avec l'entretien et la modernisation des tunnels depuis 2008 (année où l'on introduit une allocation budgétaire spécifique aux tunnels), on ne constate aucun décrochage structurel significatif, sauf peut-être une année : 100 % en 2008 et 2009, 92 % en 2010 et 2011, et 94 % en 2012 – le tout, je le rappelle, au sein des 25 % du budget régional alloués à la mobilité, car quand on a des taux d'exécution, il faut aussi voir sur quels montants ils portent.

L'exercice auquel se livre la commission spéciale est utile, car il permet l'évaluation des politiques menées, à la lumière des contraintes et des autres priorités auxquelles le Gouvernement était confronté. Tout ce que je vous ai dit au sujet du sous-financement de la Région, des investissements importants néanmoins consentis et des autres priorités en matière de mobilité, ne veut pas dire que toute la clarté ne doit pas être faite sur la gestion des tunnels. La commission spéciale s'y emploie et je le salue.

Je rappelle par ailleurs que le Ministre Pascal Smet a annoncé des mesures urgentes et l'élaboration prochaine d'un *masterplan* adapté à la suite des derniers diagnostics.

Je pense aussi qu'on ne pourra faire l'économie d'un débat sur la limitation des dépenses publiques, sur ce que j'ai appelé l'« idolâtrie de l'austérité budgétaire », dès lors qu'on parle de grands investissements dans les infrastructures publiques. Un journal évoquait à ce propos un « effritement » de la capacité d'investissement des pouvoirs publics, pourtant confrontés à des besoins impérieux en la matière. Je ne dis pas qu'il ne faut pas faire preuve de rigueur budgétaire; je dis qu'il faut plus de marges de manœuvre.

En conclusion, j'estime que l'avenir de Bruxelles comme capitale internationale dépendra d'un certain nombre d'investissements. Lorsque M. Jean-Luc Dehaene m'avait appelé d'Édimbourg, en 1992, pour savoir si nous étions d'accord avec ce qui avait été négocié concernant le siège

de la Commission européenne, j'ai dit que Bruxelles n'était pas une ville qui se contente de recevoir des investissements de l'étranger, mais qu'elle a aussi des investissements à offrir. Ce qui est important, c'est que ces investissements soient de qualité. Ce que j'ai dit, je le répète, est toujours d'actualité. Ce que j'ai dit, je le répète, est toujours d'actualité. Ce que j'ai dit, je le répète, est toujours d'actualité.

Ik ben ervan overtuigd dat de onderfinanciering van het Gewest en, meer in het algemeen, de behandeling van Brussel mee een verklaring vormen voor het probleem dat wij vandaag bespreken.

Men kan discussiëren over de uitvoeringsgraden. De cijfers lijken mij echter binnen de norm te blijven : de analyse van de begrotingsdata sinds 2008 toont aan dat de uitvoeringsgraad voor het geheel van opdracht 19 (bouw, beheer en onderhoud van de wegen) meer dan 95 % is voor de jaren 2008 tot 2010 en bijna 80 % voor de jaren daarop. Als men dat vergelijkt met de uitvoeringsgraad van de investeringen voor onderhoud en modernisering van de tunnels sinds 2008 (jaar waarin men een specifieke begrotingsallocatie voor de tunnels invoert), stelt men geen enkele aanzienlijke structurele dip vast, tenzij misschien voor één jaar : 100 % in 2008 en 2009, 92 % in 2010 en 2011, en 94 % in 2012. Ik herinner eraan dat dit alles deel uitmaakt van de 25 % van de gewestbegroting voor mobiliteit, want er is niet enkel de uitvoeringsgraad, men moet ook kijken naar de bedragen waaraan die gekoppeld is.

Het werk dat de bijzondere commissie levert, is nuttig, omdat er een evaluatie van het gevoerde beleid gemaakt kan worden in het licht van de beperkingen en prioriteiten waarmee de regering te maken kreeg. Al wat ik u gezegd heb over de onderfinanciering van het Gewest, de grote investeringen die desalniettemin gedaan zijn en de andere prioriteiten inzake mobiliteit, betekent niet dat er geen klare wijn geschonken hoeft te worden over het tunnelbeheer. De bijzondere commissie legt zich daarop toe en ik vind dat goed.

Ik herinner er overigens aan dat minister Pascal Smet dringende maatregelen aangekondigd heeft alsook de uitwerking van een *masterplan* dat aangepast is overeenkomstig de jongste diagnoses.

Ik denk ook dat we niet zullen kunnen ontsnappen aan een debat over de beperking van de overheidsuitgaven, over wat ik het gouden kalf van het soberheidsbeleid genoemd heb, wanneer men het heeft van grote investeringen in openbare infrastructuur. Een krant had het in dat verband over een verbod van de investeringscapaciteit van de overheid, die nochtans op dat vlak moet tegemoetkomen aan dringende behoeften. Ik zeg niet dat we de begrotingsteugels moeten vieren; ik zeg dat er een grotere manoeuvreerruimte nodig is.

Tot slot meen ik dat de toekomst van Brussel als internationale hoofdstad zal afhangen van een aantal investeringen. Toen Jean-Luc Dehaene mij uit Edinburgh in 1992 opbelde om te weten of wij het eens waren met wat goedgekeurd werd over de zetel van de Europese instellingen,

des institutions européennes, la question se posait déjà, comme au moment de l'élaboration du Plan de développement international, des moyens nécessaires à la Région pour assumer sa vocation internationale. C'est le fil rouge de la gestion bruxelloise : trois grands défis doivent être relevés. Le premier, c'est de mettre un frein à la dégradation de certains quartiers; dès l'origine, la Région a particulièrement investi dans ses zones sensibles en vue de garantir la cohésion sociale et de restaurer l'image et le rayonnement international de la Région. Le deuxième, ce sont les transports publics. Le troisième, c'est l'internationalisation de la Région. On a essayé de concilier ces exigences, ce qui n'était pas simple.

Il est vrai que les tunnels, ces endroits dont on sort le plus vite possible, ne représentent pas une thématique exaltante pour les politiciens. Nonobstant, nous n'avons pas voulu sacrifier la sécurité des gens. L'entretien des tunnels est un indicateur de la crédibilité de l'action publique – ce qui justifie pleinement l'existence de cette commission spéciale. Les égouts présentent une problématique très similaire – j'avais d'ailleurs signé une convention à leur propos avec la Banque européenne d'investissement (BEI) : la question traînait, avec le risque qu'un jour, une conduite s'effondre sous le passage d'un bus et provoque des blessés. Si l'on n'avait rien fait, je serais devant vous aujourd'hui pour parler des égouts. La sécurité des personnes doit mobiliser les autorités politiques. Je tiens d'ailleurs à souligner que ni M. Pascal Smet ni Mme Brigitte Grouwels n'ont à aucun moment spéculé sur la chance pour éviter un drame dont ils auraient été prévenus.

J'ai évoqué le *Brussels bashing*. Certains pointent volontiers un doigt accusateur vers Bruxelles, en s'exonérant de toute responsabilité dans la situation d'une ville-région qui assure des charges exorbitantes au service du pays et se voit depuis longtemps payée d'ingratitude. En 1989, j'ai trouvé exaltant de contribuer à la naissance de cette Région, où beaucoup de choses devaient être imaginées et créées mais, très vite, j'ai aussi compris que les Bruxellois devaient avant tout, pour l'essentiel, compter sur eux-mêmes et que les principaux périls étaient, et sont toujours, de douter de nous-mêmes et de faire primer nos différends sur l'unité nécessaire pour défendre la dignité et la crédibilité de notre Région.

Enfin, je souhaite que l'objectivité guide nos discussions. L'exercice auquel se livre la commission spéciale pourrait être tenu pour bien d'autres compétences que la seule gestion des tunnels. Il permet en tout cas de comprendre ce qui a rendu possibles certaines choses et n'a pas rendu possibles d'autres choses. ».

II.4.2. Échange de vues

Mme Céline Delforge remercie M. Charles Picqué d'avoir retracé l'historique de la situation : c'est sur la

rees de vraag ook al, zoals op het moment van het opstellen van het internationaal ontwikkelingsplan, met betrekking tot de nodige middelen voor het Gewest om zijn internationale roeping te vervullen. Dat is de rode draad in het Brussels beheer : drie grote uitdagingen moeten aangegaan worden. De eerste is de rem op de verloedering van bepaalde wijken; van in het begin heeft het Gewest bijzondere investeringen gedaan in zijn gevoelige zones om de sociale cohesie te verzekeren en het imago en de internationale uitstraling van het Gewest te herstellen. De tweede uitdaging is het openbaar vervoer. De derde is de internationalisering van het Gewest. Men heeft geprobeerd om die vereisten met elkaar te verzoenen, wat niet eenvoudig was.

Het is waar dat de tunnels, de plaatsen waar men zo snel mogelijk uitrijdt, geen begeisterend onderwerp zijn voor de politici. Toch hebben wij niet willen raken aan de veiligheid van de mensen. Het tunnelonderhoud is een indicator van de geloofwaardigheid van het overheidsoptreden – wat het bestaan van deze bijzondere commissie volledig verantwoordt. De riolen vormen een soortgelijke problematiek – ik heb trouwens een overeenkomst in dat verband gesloten met de Europese Investeringsbank (EIB) : de kwestie bleef maar aanslepen, met het gevaar dat op een dag een rioolleiding instort onder een voorbijrijdende bus en er gewonden vallen. Had men niets gedaan, zou ik vandaag voor u staan om het over de riolen te hebben. De veiligheid van de mensen moet de politieke overheid tot actie aanzetten. Ik onderstreep trouwens dat noch de heer Pascal Smet noch mevrouw Brigitte Grouwels op een bepaald moment gespeculeerd hebben over het voorkomen van een drama waarvoor zij zouden gewaarschuwd zijn.

Ik heb van *Brussels bashing* gesproken. Sommigen wijzen graag met een beschuldigende vinger naar Brussel en schudden elke verantwoordelijkheid van zich af in een stadsgewest dat exorbitante kosten ten dienste van het hele land draagt en daarvoor al jaren stank voor dank krijgt. In 1989 vond ik het inspirerend om bij te dragen tot de oprichting van dit Gewest, waar veel moest worden uitgedacht en opgericht, maar ik begreep ook al zeer snel dat de Brusselselaars enkel op zichzelf konden rekenen en dat de grootste gevaren erin bestonden en nog steeds bestaan dat we aan onszelf twijfelen en dat we onze geschillen laten zegevieren over de noodzakelijke eenheid om de waardigheid en de geloofwaardigheid van ons Gewest te verdedigen.

Tot slot wens ik dat onze besprekingen objectief verlopen. Het werk van de bijzondere commissie zou ook voor heel wat andere bevoegdheden dan enkel het beheer van de tunnels kunnen worden uitgevoerd. Het zal er in ieder geval voor zorgen dat we begrijpen hoe bepaalde zaken mogelijk waren en hoe andere zaken onmogelijk waren. ».

II.4.2. Gedachtewisseling

Mevrouw Céline Delforge bedankt de heer Charles Picqué voor de historiek van de situatie : het is op de ken-

connaissance du passé que doit s'appuyer la construction du futur. Elle complète cet exposé en ce qui concerne les transports publics : ce sont non seulement des tunnels que la Région a hérité de l'État unitaire, mais également du métro, dont la construction a été imposée à la STIB malgré l'absence d'une demande bruxelloise forte à cet égard. M. Guy Cudell, alors président du conseil d'administration de la STIB, se plaignait ainsi, dans les années 80, que les investissements consentis par l'État concernent surtout des infrastructures lourdes, au détriment du réseau de surface. La députée estime que ces éléments donnent tort à ceux qui déplorent des arbitrages trop favorables aux transports publics : il lui semble clair que les investissements allaient surtout vers des infrastructures lourdes, orientées par une vision de la ville au service de la voiture, au détriment du maillage des transports en commun. L'oratrice exprime le souhait que la commission spéciale, au moment d'entamer la phase prospective de ses travaux, s'en souvienne.

La députée pose, s'agissant de déterminer le sort à réserver aux tunnels bruxellois, l'alternative suivante : soit préserver, en dépit de moyens limités, un héritage lourd, correspondant à une philosophie passée, soit tourner cette page et entrer dans le monde moderne.

M. Vincent De Wolf salue les compétences historiques et synthétiques de M. Charles Picqué et l'éclairage qu'elles ont fourni sur le passé. Il estime néanmoins que la commission spéciale devra bientôt se tourner vers le futur et émettre des propositions pour envisager l'avenir de la mobilité à Bruxelles.

L'orateur regrette que M. Charles Picqué, dont le groupe politique se trouve depuis octobre 2014 dans l'opposition au niveau fédéral, ait souvent, dans le cours de son exposé, renvoyé la balle vers l'État, dont la Région aurait hérité d'infrastructures obsolètes, sans toutefois recevoir les moyens y afférents. Il souligne que son groupe politique a également soutenu le refinancement de la Région, dont les infrastructures routières, empruntées quotidiennement par de nombreux navetteurs, ne profitent pas aux seuls Bruxellois. Le député relève que le PS a longtemps fait partie de la majorité fédérale et que la question, dès lors, n'est pas tant celle du manque de moyens – que le MR a contribué à résoudre – que celle des choix politiques posés par le Gouvernement bruxellois quant à l'allocation des moyens disponibles. Il évoque à cet égard le non-épuisement chronique des crédits de la mission 19 (construction, gestion et entretien des voiries) – 25 millions d'euros non employés en 2011, 22 millions d'euros en 2012, 18 millions d'euros en 2013.

M. Charles Picqué souligne que ce ne sont pas les montants bruts mais bien les taux d'exécution, mesurés en pourcentage, qui permettent de mesurer adéquatement le dynamisme d'une politique d'investissements.

nis van het verleden dat men de toekomst bouwt. Zij vult de uiteenzetting aan wat het openbaar vervoer betreft : het zijn niet enkel de tunnels die het Gewest van de unitaire Staat geërfd heeft, maar ook de metro, waarvan de aanleg opgelegd is aan de MIVB, ondanks het feit dat Brussel daar niet echt vragende partij voor was. De heer Guy Cudell, toenmalig voorzitter van de Raad van Bestuur van de MIVB, bekloeg er zich bijvoorbeeld in de jaren 80 over dat de investeringen van de Staat vooral naar zware infrastructuur gingen ten nadele van het bovengronds net. Het parlementslid meent dat die elementen diegenen in het ongelijk stellen die de al te gunstige keuzes voor het openbaar vervoer betreuren : voor haar is het duidelijk dat de investeringen vooral naar de zware infrastructuur gingen, geïnspireerd door een visie op de stad ten dienste van de wagen, ten nadele van een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer. De spreker wenst dat de bijzondere commissie dat niet uit het oog verliest, wanneer zij de prospectieve fase van haar werkzaamheden aanvat.

Het parlementslid ziet voor het lot van de Brusselse tunnels twee mogelijkheden : ofwel behoudt men, ondanks beperkte middelen, een zware erfenis die beantwoordt aan een filosofie uit het verleden, ofwel draait men de bladzijde om en stapt men de moderne wereld binnen.

De heer Vincent De Wolf is vol lof over de historische en synthetische kennis van de heer Charles Picqué en het licht dat hij daarmee op het verleden geworpen heeft. Hij meent evenwel dat de bijzondere commissie binnenkort naar de toekomst moet kijken en voorstellen moet doen om de toekomst van de mobiliteit in Brussel vorm te geven.

De spreker betreurt dat de heer Charles Picqué, wiens politieke fractie sinds oktober 2014 in de federale oppositie zit, al te vaak tijdens zijn uiteenzetting de bal teruggekaatst heeft naar de Staat, waarvan het Gewest verouderde infrastructuur geërfd zou hebben, zonder de bijbehorende middelen. Hij onderstreept dat zijn politieke fractie ook de herfinanciering van het Gewest gesteund heeft. De wegeninfrastructuur van het Gewest, die dagelijks door tal van pendelaars gebruikt wordt, komt niet enkel de Brusselaars ten goede. Het parlementslid wijst erop dat de PS lange tijd deel uitmaakte van de federale meerderheid en dat het probleem dus niet zozeer het gebrek aan middelen is – dat de MR mee heeft willen oplossen – dan wel de beleidskeuzes van de Brusselse Regering over de bestemming van de beschikbare middelen. Hij verwijst in dat verband naar de chronische onderbenutting van de kredieten in opdracht 19 (bouw, beheer en onderhoud van de wegen) – 25 miljoen euro niet gebruikt in 2011, 22 miljoen euro in 2012, 18 miljoen euro in 2013.

De heer Charles Picqué onderstreept dat niet de bruto-bedragen maar wel de uitvoeringsgraad, in de vorm van percentages, het mogelijk maken om de dynamiek van een investeringsbeleid te beoordelen.

M. Vincent De Wolf excipe de l'exactitude des chiffres qu'il avance. Il rappelle qu'en 2011, ce sont 25 millions d'euros qui n'ont pas été dépensés.

M. Charles Picqué rétorque que ce chiffre correspond à 98 % d'exécution.

M. Vincent De Wolf rejette cet argument : les montants bruts en question ne sont pas négligeables et auraient permis la réalisation de travaux. Il souligne que M. Charles Picqué reste en défaut d'expliquer pourquoi l'on est passé de 3 millions d'euros non utilisés en 2010 à 25 millions d'euros l'année suivante.

L'orateur expose que tout ministre des Travaux publics réclame en permanence des moyens supplémentaires et a donc à cœur de dépenser chaque année les moyens insuffisants dont il dispose. Aussi considère-t-il que la source de la situation actuelle des tunnels bruxellois réside dans le choix politique qui a été fait de ne pas rénover ces infrastructures et de ne pas recourir à des solutions prometteuses comme les partenariats public-privé, dont le député reconnaît qu'ils ne sont pas une panacée mais déplore qu'ils n'aient pas été envisagés plus tôt.

Le député rappelle que, lors de son audition par la commission spéciale, M. Jean-Claude Moureau a exposé que les autorités politiques, dont la priorité allait – comme l'a confirmé Mme Brigitte Grouwels – aux transports publics et aux aménagements cyclables, avaient décidé de favoriser l'entretien curatif au détriment de l'entretien préventif. Le député cite une déclaration faite à la radio par M. Charles Picqué, qui reconnaissait que son Gouvernement avait fait des choix qu'il lui fallait assumer. L'état de dégradation de certaines infrastructures, et leur impact sur l'image des Bruxellois, font douter l'orateur de la pertinence de ces choix.

L'orateur ajoute que dans *Le Soir* du 24 juin 1994, on pouvait déjà lire qu'il ressortait des inspections menées par l'administration que l'état des tunnels était peu enviable. Il souhaiterait que les rapports d'inspection de 1994 soient versés aux travaux de la commission spéciale.

Le député estime par ailleurs pouvoir affirmer qu'aucune inspection annuelle des ponts enjambant le Canal n'a été effectuée depuis la régionalisation ou, à tout le moins, depuis 1993. Il souhaiterait savoir si la personne auditionnée peut confirmer cette information et, le cas échéant, en donner les raisons.

Le même article du *Soir* évoque le cas du tunnel Léopold II, dont M. Philippe Rombouts, alors directeur au sein de l'AED (actuellement Bruxelles Mobilité), signalait les problèmes de descèlement affectant le béton des plaques du sol, qu'il jugeait particulièrement dangereux pour les

De heer Vincent De Wolf voert aan dat zijn cijfers exact zijn. Hij herinnert eraan dat er in 2011 een bedrag van 25 miljoen euro niet is uitgegeven.

De heer Charles Picqué repliceert dat dat cijfer overeenstemt met 98 % uitvoeringsgraad.

De heer Vincent De Wolf verwerpt het argument : de brutobedragen in kwestie zijn niet verwaarloosbaar en hadden kunnen bijdragen tot de uitvoering van werken. Hij onderstreept dat de heer Charles Picqué uitleg schuldig blijft over het feit waarom men van 3 miljoen niet-gebruikte euro in 2010 gestegen is naar 25 miljoen euro het jaar daarop.

De spreker legt uit dat elke minister bevoegd voor Openbare Werken permanent extra middelen vraagt en dus niet liever doet dan elk jaar de onvoldoende middelen waarover hij beschikt uit te geven. Hij meent dan ook dat de oorzaak van de huidige toestand van de Brusselse tunnels gezocht moet worden in de beleidskeuze die gemaakt is om die infrastructuur niet te renoveren en geen gebruik te maken van beloftevolle mogelijkheden zoals de publiek-private-samenwerkingsvormen die, zo geeft het parlementslid toe, geen mirakeloplossing zijn, maar hij betreurt dat men daar niet vroeger aan gedacht heeft.

Het parlementslid herinnert eraan dat de heer Jean-Claude Moureau tijdens de hoorzitting door de bijzondere commissie uitgelegd heeft dat de beleidsmakers, die – zoals mevrouw Brigitte Grouwels bevestigd heeft – het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur tot prioriteit hadden gemaakt, beslist hadden om meer in te zetten op curatief onderhoud dan op preventief onderhoud. Het parlementslid citeert een verklaring op de radio van de heer Charles Picqué, die erkende dat zijn regering keuzes had gemaakt waarvan hij nu de gevolgen moest dragen. De staat van verloedering van bepaalde infrastructuur en de impact daarvan op het imago van de Brusselaars doen de spreker twijfelen aan de gegrondheid van die keuzes.

De spreker voert eraan toe dat men reeds in *Le Soir* van 24 juni 1994 kon lezen dat uit de inspecties door het bestuur bleek dat men niet trots mocht zijn op de staat van de tunnels. Hij wenst dat de inspectieverslagen van 1994 bij de werkzaamheden van de bijzondere commissie gevoegd worden.

Het parlementslid durft overigens te stellen dat er geen enkele jaarlijkse inspectie van de bruggen over het Kanaal uitgevoerd is sinds de gewestvorming of toch zeker sinds 1993. Hij vraagt of de gehoorde persoon dat kan bevestigen en, in voorkomend geval, de redenen daarvoor kan geven.

In hetzelfde artikel van *Le Soir* gaat het over de Léopold II-tunnel, waarvan de heer Philippe Rombouts, toenmalig directeur binnen het BUW (nu Mobiel Brussel) de problemen met loskomend beton in de betonplaten beschreef, wat hij bijzonder gevaarlijk vond voor de motorbe-

motards. Le Gouvernement était-il informé de ces problèmes et, dans l'affirmative, quelles mesures a-t-il adoptées pour les résoudre ?

Mme Brigitte Grouwels, s'agissant du tunnel Rogier, a expliqué devant la commission spéciale ne pas avoir donné suite à la suggestion faite par l'administration, en 2010, de procéder à la rénovation de l'étanchéité du tunnel. Cette question a-t-elle été soumise au Gouvernement, qui aurait pris cette décision à la suite d'une balance des intérêts, ou la Ministre a-t-elle décidé seule ?

Mme Grouwels a par ailleurs évoqué trois mois d'après discussions, en intercabinet et au niveau du Gouvernement, avant que celui-ci ne consente à la rénovation en profondeur du tunnel Léopold II.

M. Charles Picqué confirme que ces discussions ont bien eu lieu.

M. Vincent De Wolf voudrait des éclaircissements quant aux raisons de l'âpreté des discussions précitées. Il s'étonne d'ailleurs que le dossier de la rénovation du tunnel Léopold II ait, jusqu'à ce jour, fait l'objet de tels atermoiements : les travaux ont en effet été décidé en 2012 et ne sont annoncés que pour 2018. Dès 2012, le Gouvernement avait opté pour un partenariat public-privé fondé sur une approche « cycle de vie » (prévoyant que le même opérateur assurerait la rénovation du tunnel et son entretien pendant vingt-cinq ans).

L'orateur affirme avoir bien compris que le *masterplan*, document de référence de l'administration, comme l'a indiqué M. Jean-Claude Moureau, n'a pas été présenté comme tel au Gouvernement, mais lui a été soumis via le plan pluriannuel auquel il était intégré. Le député en infère que le Gouvernement avait connaissance du contenu du *masterplan* : chiffres et enjeux. Mme Brigitte Grouwels, dans son exposé, évoque les conclusions intermédiaires qui lui auraient été transmises dès janvier 2011. Le Gouvernement en avait-il connaissance ? L'orateur demande que ces conclusions intermédiaires soient portées à la connaissance des membres de la commission spéciale.

Le député rappelle qu'entre 2003 et 2009 – année où un pan de mur s'effondre sur une automobile dans le tunnel Léopold II –, aucun entrepreneur n'est chargé de l'inspection systématique des tunnels. M. Pascal Smet a confirmé cette situation, à laquelle il aurait mis un terme fin 2008. Comment M. Charles Picqué justifie-t-il ce hiatus dans les inspections ?

S'agissant des questions de personnel, l'orateur revient sur les déclarations de M. Jean-Paul Gailly devant la commission spéciale, dont il ressort que deux cellules de sept personnes assument à elles seules la gestion des 150 ouvrages d'art appartenant à la Région. Mme Brigitte Grouwels, rappelle le député, a reconnu que, lorsqu'elle

stuurders. Was de regering op de hoogte van die problemen en, zo ja, welke maatregelen heeft zij genomen ?

Mevrouw Brigitte Grouwels heeft in verband met de Rogiertunnel aan de bijzondere commissie uitgelegd dat zij geen gevolg heeft gegeven aan het voorstel van het bestuur, in 2010, om werk te maken van de waterdichtheid van de tunnel. Is die kwestie aan de regering voorgelegd, die na wikken en wegen de beslissing zou genomen hebben, of heeft de minister alleen beslist ?

Mevrouw Grouwels heeft overigens gewezen op drie maanden heftige discussies tussen de kabinetten en in de regering, alvorens de regering beslist heeft tot de grondige renovatie van de Leopold II-tunnel.

De heer Charles Picqué bevestigt dat die discussies wel degelijk plaatsgevonden hebben.

De heer Vincent De Wolf wil meer uitleg over de redenen van de heftigheid van de voormelde discussies. Het verbaast hem trouwens dat het renovatiedossier voor de Leopold II-tunnel tot op vandaag zolang aansleept : men heeft tot werken beslist in 2012 en ze worden pas aangekondigd voor 2018. Vanaf 2012 heeft de regering gekozen voor een publiek-privatesamenwerking op basis van een benadering « levenscyclus » (dezelfde operator zou instaan voor de renovatie van de tunnel en het onderhoud gedurende vijftien- of twintig jaar).

De spreker zegt dat hij begrepen heeft dat het *masterplan*, het referentiedocument van het bestuur, zoals de heer Jean-Claude Moureau gezegd heeft, niet als dusdanig aan de regering voorgelegd is, maar wel aan de regering bezorgd is via het meerjarenplan waarin het geïntegreerd werd. Het parlementslid leidt daaruit af dat de regering kennis had van de inhoud van het *masterplan* : cijfers en uitdagingen. Mevrouw Brigitte Grouwels heeft in haar uiteenzetting gewezen op de tussentijdse conclusies die zij vanaf januari 2011 gekregen zou hebben. Had de regering daar kennis van ? De spreker vraagt dat die tussentijdse conclusies ter kennis van de leden van de bijzondere commissie gebracht worden.

Het parlementslid herinnert eraan dat tussen 2003 en 2009 – het jaar waarin een stuk van een muur op een auto in de Leopold II-tunnel valt –, geen enkele aannemer belast wordt met de systematische inspectie van de tunnels. De heer Pascal Smet heeft dat bevestigd en hij zou daaraan een einde gemaakt hebben eind 2008. Hoe verantwoordt de heer Charles Picqué die leemte in de inspecties ?

De spreker komt in verband met de personeelskwesties terug op de verklaringen van de heer Jean-Paul Gailly voor de bijzondere commissie, waaruit blijkt dat twee diensten van zeven personen alleen instaan voor het beheer van de 150 kunstwerken van het Gewest. Mevrouw Brigitte Grouwels heeft volgens het parlementslid erkend dat zij

était ministre, l'administration avait continûment attiré son attention sur ses besoins en termes de personnel, demandes dont elle se faisait le relais auprès du Gouvernement, et que le gel des recrutements décidé en début de législature avait particulièrement affecté Bruxelles Mobilité, de nombreux ingénieurs partis à la retraite n'ayant pas été remplacés. Le Gouvernement lui aurait systématiquement demandé de chercher d'abord au sein même de l'administration des fonctionnaires susceptibles de reprendre leurs fonctions, ce que la spécificité des profils requis n'aurait pas permis d'accomplir. Mme Brigitte Grouwels l'a déclaré : « les besoins réels n'étaient pas rencontrés ».

Ces éléments démontrent, selon l'orateur, que le Gouvernement présidé par M. Charles Picqué a régulièrement été saisi de demandes de recrutement auxquelles il n'a pas donné suite. Il aura fallu l'actuel *tunnelgate*, relève le député, pour que le Gouvernement actuel décide d'engager sept ingénieurs.

Le député insiste sur l'importance de ce manque de moyens humains : en se privant du personnel à même de l'informer sur l'état des ouvrages d'art bruxellois, le Gouvernement s'interdisait de choisir ses orientations politiques en connaissance de cause : si le Gouvernement s'était donné les moyens de réaliser l'urgence de la situation des tunnels, il aurait pu agir en conséquence.

L'orateur évoque enfin le rapport accablant sur le tunnel Montgomery, récemment communiqué par le Ministre Pascal Smet aux bourgmestres concernés, où la fermeture de ce tunnel est justifiée par un risque d'effondrement imminent.

M. Stefan Cornelis remercie M. Charles Picqué pour la contextualisation historique intéressante du problème. Il en ressort une fois de plus combien la Région bruxelloise a été maltraitée, surtout quand il est question du RER.

L'orateur retient que malgré la crise financière et économique mondiale, on n'a réalisé aucune économie sur la sécurité des tunnels et on n'a pas non plus évoqué de telles économies lors des discussions budgétaires.

Il regrette que le Ministre Jos Chabert ne soit plus là pour expliquer avec verve la mise en place de l'administration bruxelloise des transports (AED) après sa régionalisation. Peut-être MM. Picqué et de Donnea peuvent-ils expliquer comment s'est passé le transfert de l'administration, de ses fonctionnaires et de ses bâtiments ?

M. Willem Draps annonce que son intervention portera sur la seule question de l'état des tunnels. Il rappelle néanmoins qu'en 1989, la Région a hérité non seulement d'un ensemble de tunnels urbains mais aussi d'un réseau de mé-

als minister steeds door het bestuur gewezen werd op de personeelsbehoeften. Zij heeft dat doorgespeeld aan de regering. De bevrozing van de aanwervingen waartoe in het begin van de zittingsperiode beslist is, heeft Mوبiel Brussel bijzonder hard getroffen. Tal van ingenieurs die met pensioen gingen, werden niet vervangen. De regering zou haar systematisch gevraagd hebben om eerst binnen het bestuur ambtenaren te zoeken die de functies zouden kunnen overnemen, maar gelet op de specifieke kenmerken van de vereiste profielen zou dat niet mogelijk geweest zijn. Mevrouw Brigitte Grouwels heeft verklaard dat : « aan de reële behoeften niet tegemoetgekomen werd ».

Dat alles toont volgens de spreker aan dat de regering onder het voorzitterschap van de heer Charles Picqué regelmatig verzoeken tot aanwervingen gekregen heeft, waaraan zij geen gevolg gegeven heeft. Men heeft dus moeten wachten op de huidige *tunnelgate* voordat de huidige regering beslist heeft om zeven ingenieurs aan te werven.

De volksvertegenwoordiger onderstreept het belang van dat personeelstekort : aangezien er geen personeel was om de regering te informeren over de staat van de Brusselse kunstwerken, heeft de regering zichzelf de mogelijkheid ontzegd om met kennis van zaken beleidskeuzes te maken : indien de regering zichzelf de nodige middelen had gegeven om een besef te krijgen van de kritieke toestand in de tunnels, zou zij dienovereenkomstig gehandeld kunnen hebben.

De spreker heeft het, tot slot, over het vernietigende rapport over de Montgomerytunnel dat minister Pascal Smet onlangs aan de betrokken burgemeesters bezorgd heeft. De sluiting van die tunnel wordt verantwoord door acuut instortingsgevaar.

De heer Stefan Cornelis dankt de heer Charles Picqué voor de interessante historische omkadering van het probleem. Hieruit blijkt nogmaals hoe stiefmoederlijk het Brussels Gewest werd en nog wordt behandeld, vooral wanneer er van het GEN wordt gesproken.

De spreker onthoudt dat er, ondanks de wereldwijde financiële en economische crisis, geen besparingen op de veiligheid van de tunnels werden doorgevoerd. Dergelijke besparingen lagen ook niet op tafel tijdens de begrotingsbesprekingen.

Hij betreurt dat minister Jos Chabert niet meer in ons midden is om met verve te kunnen uitleggen hoe de Brusselse vervoersadministratie (BUV) na haar regionalisering opgebouwd werd. Misschien kunnen de heren Picqué en de Donnea uitleg verschaffen hoe de administratie met haar ambtenaren en gebouwen overgeheveld werd ?

De heer Willem Draps kondigt aan dat hij het zal hebben over de staat van de tunnels en enkel daarover. Hij herinnert er evenwel aan dat het Gewest in 1989 niet enkel een geheel van stadstunnels geërfd heeft, maar ook een metro-

tro qui, pour plus de 85 %, correspond au réseau actuel, le développement du métro s'étant singulièrement ralenti par la suite, à l'exception de l'extension vers Érasme réalisée lorsque M. Hervé Hasquin était ministre de la Mobilité.

L'orateur relève qu'aucun Gouvernement ni aucun ministre de la Mobilité n'a pris le risque d'assumer, face à l'opinion publique, l'ouverture d'un débat sur la fermeture progressive de certains tunnels. Dans ce contexte, où les tunnels devaient demeurer ouverts, les demandes répétées de l'administration tendant à l'obtention de personnel et de crédits supplémentaires, afin d'assurer tant l'inspection des tunnels que la réalisation des travaux indispensables, n'ont été que très partiellement rencontrées. Aussi le député souhaiterait-il savoir si M. Charles Picqué, lorsqu'il était Ministre-Président, a directement reçu, à un moment ou un autre de ses mandats successifs, un rapport de l'administration attirant son attention personnelle sur les problèmes des tunnels : les risques quant à la sécurité ont-ils conduit l'administration à lui adresser une forme de mise en demeure le sommant de prendre les mesures faute desquelles les tunnels devraient, à brève échéance, être fermés à la circulation ?

M. Charles Picqué n'entend pas anticiper sur les débats que tiendra la commission spéciale à propos de ses recommandations. Il fera part de ses idées le moment venu.

La question centrale de tout débat sur la mobilité lui semble être celle de l'élasticité de la demande : plus vous offrez de facultés à une activité, plus celle-ci se développe. Dès lors, convient-il de faciliter la pénétration urbaine des automobiles ? On sait que le taux de motorisation de la périphérie excède celui de la Région et que le nombre de non-Bruxellois utilisant les grandes infrastructures bruxelloises est très élevé. Si l'option avait été retenue de favoriser l'accès routier à la Région, jusqu'en son cœur, comme le prévoyait l'État avant la régionalisation, il aurait fallu, pour éviter tout goulot d'étranglement, détruire la ville et construire les échangeurs envisagés dans les années 60.

L'orateur précise qu'il n'a jamais eu pour objectif de chasser les voitures de la ville, notamment pour ne pas effaroucher les classes moyennes, dont il serait souhaitable qu'elles demeurent à Bruxelles ou y reviennent. Il estime toutefois que l'avenir de la mobilité, ce sont les transports en commun intra- et extra-urbains. Un équilibre doit être trouvé entre le souci de la qualité de vie et des logiques socio-économiques.

L'orateur précise que, lorsqu'il parlait de l'État, il ne visait pas le Gouvernement fédéral actuel. Les attermoissements autour du RER ne datent pas d'aujourd'hui, rappelle-t-il.

net dat voor meer dan 85 % overeenstemt met het huidige net. De ontwikkeling van de metro is daarna bijzonder vertraagd, met uitzondering van de uitbreiding naar Erasmus die er gekomen is toen Hervé Hasquin minister van Mobiliteit was.

De spreker wijst erop dat geen enkele regering of geen enkele minister voor Mobiliteit het risico genomen heeft om de publieke opinie tegen de haren in te strijken en het debat te openen over de geleidelijke sluiting van bepaalde tunnels. In die context waar de tunnels open moesten blijven, werden de vragen van het bestuur om meer personeel en extra kredieten om de inspectie van de tunnels en de uitvoering van noodzakelijke werken mogelijk te maken, maar zeer gedeeltelijk gehoord. Het parlementslid zou dan ook willen weten of de heer Charles Picqué, toen hij minister-president was, op een bepaald moment tijdens zijn opeenvolgende mandaten rechtstreeks een verslag van het bestuur gekregen heeft waarin zijn persoonlijke aandacht gevestigd werd op de tunnelproblematiek : hebben de veiligheidsrisico's het bestuur ertoe gebracht om hem een soort ingebrekestelling voor te leggen waarin hij aangezet werd om de nodige maatregelen te nemen, zonder welke de tunnels op korte termijn gesloten hadden moeten worden ?

De heer Charles Picqué is niet van plan om vooruit te lopen op de debatten die de bijzondere commissie over haar aanbevelingen zal houden. Hij zal enkele ideeën spuien als het moment gekomen is.

De centrale vraag in elk mobiliteitsdebat is volgens hem de elasticiteit van de vraag : hoe meer mogelijkheden geboden worden voor een activiteit, hoe meer die activiteit zich ontwikkelt. Moet men dan de stedelijke penetratie van de autobestuurders vergemakkelijken ? Men weet dat de motorisatiegraad van de rand hoger is dan die in het Gewest en dat zeer veel niet-Brusselaars gebruikmaken van de Brusselse infrastructuur. Indien men ervoor gekozen had om de toegang langs de weg naar het Gewest tot in het centrum te vergemakkelijken, zoals de Staat van plan was vóór de gewestvorming, had men, om flessenhalzen te voorkomen, de stad met de grond moeten gelijkmaken en die verkeerswisselaars moeten aanleggen, die in de jaren 60 overwogen werden.

De spreker preciseert dat hij nooit als doel gehad heeft de wagens uit de stad te verjagen, onder andere om de middenstand niet ongerust te maken. Het zou wenselijk zijn dat de middenstand in Brussel blijft of zelfs terugkomt. Hij meent evenwel dat de toekomst van de mobiliteit in het openbaar vervoer binnen en buiten de stad ligt. Er moet een evenwicht gevonden worden tussen de bezorgdheid om de levenskwaliteit en de sociaaleconomische belangen.

De spreker zegt dat, als hij het had over de Staat, hij niet de huidige federale regering bedoelde. Hij herinnert eraan dat het getreuzel over het GEN niet van vandaag dateert.

Il expose que certaines questions ne remontent pas jusqu'au Ministre-Président car leur traitement ressortit aux ministres fonctionnels. S'agissant des demandes en termes de personnel émises par l'administration, l'orateur explique qu'en tant que formateur, il avait reçu à l'orée de la législature 2009-2014 un mémorandum rédigé par Bruxelles Mobilité, dans lequel étaient abordées la question des recrutements destinés à pallier les départs à la pension, d'une part, et, d'autre part, celle du transfert du personnel de Beliris vers la Région. L'orateur insiste : il n'a jamais reçu de « mise en demeure » de l'administration; aucune demande explicite de personnel pour faire face aux problèmes posés par les tunnels ne lui a jamais été personnellement adressée.

M. Willem Draps voudrait savoir si, en dehors de ce mémorandum, des demandes ponctuelles de personnel supplémentaire pour Bruxelles Mobilité sont parvenues jusqu'au Ministre-Président.

M. Vincent De Wolf souhaiterait savoir si M. Charles Picqué confirme les dires de Mme Brigitte Grouwels, selon lesquels la Ministre aurait systématiquement relayé auprès du Gouvernement les incessantes demandes en termes de personnel que lui soumettait son administration.

Mme Céline Delforge souligne que l'administration n'a toujours pas répondu à sa demande d'obtenir la liste des profils engagés par Bruxelles Mobilité depuis 1995.

Le président en prend acte et déclare qu'il insistera auprès de l'administration pour obtenir les renseignements demandés.

M. Charles Picqué explique que, pour des raisons budgétaires, le Gouvernement avait décidé d'un gel général des recrutements dans l'ensemble de l'administration. Aucune demande de personnel spécifique n'a été traitée par le Gouvernement, qu'elle émanât de Bruxelles Mobilité ou d'un autre département. En tout état de cause, aucun signal d'alerte du type « ne pas procéder à tel recrutement nous exposera à tel risque » n'est parvenu au Gouvernement. C'est par ailleurs le rôle du ministre de la Fonction publique de traiter les demandes et de les soumettre, le cas échéant, à l'arbitrage du Gouvernement.

M. Vincent De Wolf répète que Mme Brigitte Grouwels a déclaré que les besoins en termes de personnel, évoqués dans le *masterplan* et requis pour son exécution, n'étaient pas rencontrés.

M. Charles Picqué rappelle que le *masterplan*, demandé par le Gouvernement à Mme Brigitte Grouwels en mars 2012 et transmis à celle-ci en mars 2013, ne lui a jamais été soumis en tant que tel.

Hij zegt dat sommige problemen niet kunnen worden toegeschreven aan de minister-president, aangezien ze door de bevoegde ministers dienen te worden aangepakt. In verband met de verzoeken van het bestuur om meer personeel aan te werven, zegt de spreker dat hij, als formateur, aan de vooravond van de zittingsperiode 2009-2014, een nota van Mobiel Brussel heeft ontvangen waarin enerzijds de kwestie van de aanwervingen om personen die met pensioen gingen te vervangen en anderzijds de overheveling van personeel van Beliris naar het Gewest ter sprake werden gebracht. De spreker zegt met klem dat hij nooit een « ingebrekestelling » van het bestuur heeft ontvangen en dat hij persoonlijk geen enkel expliciet verzoek heeft gekregen om personeel aan te werven om de problemen met de tunnels aan te pakken.

De heer Willem Draps wil weten of, los van dat memorandum, de minister-president specifieke verzoeken om bijkomend personeel vanwege Mobiel Brussel heeft ontvangen.

De Vincent De Wolf wil weten of de heer Charles Picqué de woorden onderschrijft van mevrouw Brigitte Grouwels, die gezegd heeft dat ze de regering systematisch gewezen heeft op de verzoeken van haar bestuur om personeel aan te werven.

Mevrouw Céline Delforge zegt dat het bestuur nog altijd niet geantwoord heeft op haar verzoek om de lijst te krijgen van de door Mobiel Brussel sedert 1995 aangeworven personeelsleden en hun profiel.

De voorzitter neemt daarvan akte en zegt dat hij het bestuur met aandrang zal vragen om de gevraagde inlichtingen te bezorgen.

De heer Charles Picqué zegt voorts dat de regering, om budgettaire redenen, beslist had tot een algemene aanwervingsstop voor het gehele bestuur. De regering heeft geen enkel specifiek verzoek om extra personeel behandeld, noch vanwege Mobiel Brussel noch vanwege een ander orgaan. De regering heeft hoe dan ook geen enkel alarmsignaal ontvangen zeggende dat niet overgegaan tot dergelijke aanwerving ons zou blootstellen aan dergelijke risico. Het komt trouwens de minister voor het Openbaar Ambt toe om de verzoeken te behandelen en ze, in voorkomend geval, voor te leggen aan de regering om de knoop door te hakken.

De heer Vincent De Wolf herhaalt dat mevrouw Brigitte Grouwels heeft gezegd dat er niet tegemoetgekomen is aan de behoeften inzake personeel, die in het *masterplan* te berde zijn gebracht en die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan.

De heer Charles Picqué zegt dat het *masterplan*, dat door de regering in maart 2012 aan mevrouw Brigitte Grouwels is gevraagd en dat door deze laatste in maart 2013 is bezorgd, haar nooit als dusdanig is voorgelegd.

M. Vincent De Wolf s'étonne qu'un document de cette importance n'ait pas été communiqué au Ministre-Président par sa Ministre de la Mobilité.

M. Charles Picqué renvoie aux déclarations de Mme Brigitte Grouwels : c'est intégré au plan pluriannuel global que le *masterplan* a été soumis au Gouvernement, dans le cadre des discussions relatives à l'élaboration du budget.

L'orateur expose que, par principe, les questions réclamant un arbitrage gouvernemental font d'abord l'objet de réunions intercabines et ne sont soumises au Gouvernement que lorsqu'il y a lieu de trancher, de prendre une décision.

Il n'y a pas lieu de s'étonner, selon l'orateur, qu'il ait fallu trois mois de discussions pour aboutir à la décision relative à la rénovation du tunnel Léopold II, vu l'ampleur des moyens financiers requis, dont il redit qu'ils équivalent à un an de refinancement de la Région, et les difficultés liées au choix d'une formule de partenariat public-privé.

M. Vincent De Wolf peine néanmoins à comprendre qu'une décision prise en 2012 ne sera exécutée qu'en 2018.

M. Charles Picqué renvoie à la nécessité de tenir des discussions supplémentaires et de réaliser des analyses complémentaires en vue de déterminer la formule de financement et le mode de réalisation du chantier les plus adaptés. Il souligne que ces points ont déjà été abordés par Mme Brigitte Grouwels à l'occasion de son exposé devant la commission spéciale et qu'ils ne ressortissent pas directement à ses compétences comme Ministre-Président.

Ce sont, explique l'orateur, les diagnostics de 2011 qui forment la base des discussions gouvernementales portant sur l'avenir des tunnels. C'est donc sous la législature 2009-2014 que l'on a pris conscience du problème et que l'on s'est attelé à le résoudre.

Revenant sur le cas du tunnel Montgomery, l'orateur expose que le diagnostic de 2010 ne donnait lieu à aucune inquiétude quant à sa stabilité. Il souligne par ailleurs que certains des tunnels légués à la Région par l'État présentaient déjà des lacunes techniques deux ou trois ans plus tard.

Quant aux choix budgétaires posés par les Gouvernements dont il assurait la présidence, l'orateur redit les assumer pleinement.

M. Vincent De Wolf estime normal de penser que si des inspections systématiques avaient été menées entre 2003 et 2009, on n'en serait pas là, dans la mesure où, comme

De heer Vincent De Wolf is verbaasd over het feit dat de minister voor Mobiliteit een document van dergelijk belang nooit aan haar minister-president heeft bezorgd.

De heer Charles Picqué verwijst naar de verklaringen van mevrouw Brigitte Grouwels, te weten dat het *masterplan* aan de regering is voorgelegd nadat het is opgenomen in het algemeen meerjarenplan, in het kader van de besprekingen over de opstelling van de begroting.

De spreker zegt dat, uit principe, de problemen waarin de regering de knoop moet doorhakken, eerst besproken worden tijdens interkabinettenvergaderingen en alleen aan de regering worden voorgelegd wanneer er knopen moeten worden doorgemaakt, wanneer er een beslissing moet worden genomen.

Volgens de spreker mag het dan ook geen verbazing wekken dat er drie maanden zijn verlopen om te komen tot de beslissing betreffende de renovatie van de Leopold II-tunnel, gelet op de omvang van de vereiste financiële middelen (hij zegt nogmaals dat zulks neerkomt op een jaar herfinanciering van het Gewest) en de problemen in verband met de keuze van een publiek-privaatpartnerschap als formule.

De heer Vincent De Wolf heeft er niettemin moeite mee dat een beslissing van 2012 pas in 2018 zal worden uitgevoerd.

De heer Charles Picqué zegt dat het nodig was om bijkomende besprekingen te voeren en bijkomende analyses te verwezenlijken om de meest geschikte financieringsformule en de uitvoeringswijze van de werken te bepalen. Hij zegt dat die punten al te berde gebracht zijn door mevrouw Brigitte Grouwels in haar uiteenzetting voor de bijzondere commissie en dat die kwesties niet direct ressorteren onder zijn bevoegdheden als minister-president.

De spreker zegt dat de analyses van 2011 de basis zijn van de besprekingen in de regering over de toekomst van de tunnels. Tijdens de zittingsperiode 2009-2014 is men zich bewust geworden van het probleem en is men begonnen met het zoeken naar een oplossing.

De spreker komt terug op de Montgomerytunnel en zegt dat de analyse van 2010 geenszins aanleiding gaf tot ongerustheid over de stabiliteit. Hij wijst er voorts op dat sommige tunnels die het Gewest van federale Staat heeft overgeërfd, twee of drie jaar later reeds technische mankementen vertoonden.

De spreker zegt dat hij ten volle staat achter de begrotingskeuzes van de regeringen waarvan hij voorzitter was.

De heer Vincent De Wolf vindt het normaal te denken dat, als er tussen 2003 en 2009 systematische inspecties waren uitgevoerd, de toestand van vandaag anders zou

l'ont expliqué les ingénieurs entendus par la commission spéciale, les dégradations structurelles se développent rapidement : une fois que la rouille attaque les armatures, il ne s'en faut que de quelques mois ou de quelques années.

M. Emmanuel De Bock objecte qu'il s'agit là de spéculations.

M. Vincent De Wolf souhaiterait savoir si M. Charles Picqué avait connaissance de cette absence d'inspections.

M. Charles Picqué répond que si Mme Brigitte Grouwels, en tant que ministre fonctionnelle, ignorait les méthodes d'inspection mises en œuvre dans les tunnels, il s'ensuit que lui-même, en tant que Ministre-Président, n'en savait pas davantage à ce propos. Eût-il été averti d'une défaillance en termes de contrôle de l'état des tunnels, il n'eût pas manqué d'agir car, en cas de dommage, sa responsabilité aurait été engagée, pour peu qu'on ait pu prouver qu'il avait été informé de cette carence.

S'agissant des investissements dans les transports publics, l'orateur expose que ce sont les moyens alloués à leur modernisation (une partie de l'accord Beliris porte sur l'achat de matériel roulant) qui ont permis l'explosion de leur fréquentation. Il est vrai qu'il n'y a pas eu de nouvelles lignes de métro mais l'objectif d'étendre le réseau vers le Nord avait déjà été posé par son Gouvernement et a depuis été confirmé par le Gouvernement actuel. Cette extension a été rendue envisageable à la suite du refinancement de la Région. Les moyens précédemment disponibles ont toutefois permis de moderniser le réseau existant.

L'orateur confirme que les Gouvernements qu'il présidait n'ont décidé de la fermeture définitive d'aucun tunnel.

M. Willem Draps précise sa question : le Gouvernement a-t-il à un moment quelconque été informé de la responsabilité qu'impliquait la non-fermeture des tunnels ?

M. Charles Picqué répond que si un document en ce sens, produit par l'administration dans le souci légitime de se couvrir, avait existé, il ne se présenterait pas avec la même assurance devant la commission spéciale. Il rappelle que le mémorandum remis au formateur par Bruxelles Mobilité était muet quant aux tunnels.

M. Willem Draps ne s'en étonne pas, vu la nature même d'un tel document, destiné à présenter au formateur les principaux objectifs de l'administration pour la nouvelle législature. Sa question porte sur un document transmis, le cas échéant, en cours de législature, à la suite de constats nouveaux posés par l'administration, dans lequel celle-ci aurait attiré l'attention du Ministre-Président sur l'impé-

zijn, aangezien, zoals de door de bijzondere commissie gehoorde ingenieurs hebben uitgelegd, structuurproblemen snel verergeren : zodra roest de bewapening aantast, zijn er slechts enkele maanden of enkele jaren nodig om grote problemen te doen ontstaan.

De heer Emanuel De Bock zegt dat het om speculaties gaat.

De heer Vincent De Wolf wil weten of de heer Charles Picqué wist dat er geen inspecties werden uitgevoerd.

De heer Charles Picqué zegt dat mevrouw Brigitte Grouwels, als bevoegd minister, niet wist hoe de inspecties in tunnels verliepen en hij, als minister-president, dus evenmin. Mocht men hem ingelicht hebben over een tekortschietende controle, dan zou hij zeker iets ondernomen hebben, aangezien, in geval van schade, zijn verantwoordelijkheid op het spel stond, als zou blijken dat men hem op die problemen had gewezen.

In verband met de investeringen in het openbaar vervoer, zegt de spreker dat de middelen die toegewezen werden voor de modernisering ervan (een deel van het Belgisch akkoord gaat over de aankoop van rollend materieel) een veel hogere frequentie mogelijk hebben gemaakt. Het is juist dat er geen nieuwe metrolijnen gekomen zijn, maar de doelstelling om het netwerk uit te breiden naar het noorden was al door zijn regering vooropgesteld en is sedertdien door de huidige regering bevestigd. Die uitbreiding was mogelijk door de herfinanciering van het Gewest. De voorheen beschikbare middelen hebben hoe dan ook de mogelijkheid geboden om het bestaande netwerk te moderniseren.

De spreker bevestigt dat de regeringen waarvan hij voorzitter was, nooit beslist hebben om ook maar één enkele tunnel definitief te sluiten.

De heer Willem Draps verduidelijkt zijn vraag : is de regering op een bepaald ogenblik geweest op de verantwoordelijkheid die het niet sluiten van tunnels met zich meebrengt ?

De heer Charles Picqué zegt dat hij, als het bestuur, om zich in te dekken, een dergelijk document zou hebben opgesteld, niet zo verzekerd voor deze commissie zou verschijnen. Hij herinnert eraan dat in het memorandum dat aan de formateur door Mobiel Brussel is bezorgd, niets stond over de tunnels.

De heer Willem Draps is niet verbaasd, gelet op de aard zelf van een dergelijk document, dat bedoeld is om de formateur de voornaamste doelstellingen van het bestuur voor de nieuwe zittingsperiode voor te stellen. Zijn vraag heeft betrekking op een overgezonden document, in voorkomend geval, tijdens de zittingsperiode, na nieuwe vaststellingen van het bestuur en waarin het bestuur de aandacht van de

rieuse nécessité d'investir dans les tunnels, faute de quoi il faudrait les fermer à la circulation.

M. Charles Picqué répond par la négative et répète qu'en tant que Ministre-Président, il disposait à propos des tunnels d'une information plus parcellaire que celle mise à la disposition des ministres fonctionnels par leur administration.

M. Vincent De Wolf ne doute pas que M. Charles Picqué n'ait pas sciemment refusé d'exécuter les chantiers dont il aurait su qu'ils permettraient d'éviter des effondrements dans les tunnels.

Cependant, à la lecture du récent rapport faisant état d'un risque d'effondrement de la dalle de recouvrement du tunnel Montgomery, l'orateur constate qu'un danger existait en l'occurrence pour la vie des gens. Or, les choix budgétaires posés par les Gouvernements présidés par M. Charles Picqué ont eu pour conséquence, selon l'orateur, que ces Gouvernements n'étaient pas en état de connaître l'existence de tels dangers : en effet, soutient-il, le hiatus dans les inspections et le manque chronique de personnel, à cause desquels le Gouvernement ne pouvait disposer de l'information nécessaire, résultent de ces choix budgétaires.

Le député déclare par ailleurs avoir découvert avec surprise que les nettoyages des tunnels n'étaient pas l'occasion de contrôles des plafonds, les Ministres ayant expliqué à la commission spéciale que ces nettoyages portaient sur les seules parois latérales, les sociétés chargées de les réaliser n'intervenant pas sur les plafonds, où sont situés les câbles et conduites.

M. Marc Loewenstein signale que le mémorandum 2009-2014 n'est pas totalement muet sur les tunnels : on y trouve en effet un bref paragraphe sur les ouvrages d'art et les « programmes ambitieux d'entretien, de modernisation et de sécurisation » dont ils font l'objet et que détaille une des annexes de ce document.

M. Charles Picqué précise qu'il n'a pas été informé des problèmes de stabilité du tunnel Montgomery parce que ces problèmes ne se posaient pas à l'époque : le rapport produit par Egis Tunnels en 2010 conclut de manière rassurante que l'état général des structures de ce tunnel « semble correct ». Il n'y avait donc pas lieu, selon l'orateur, que l'administration l'alerte. (Il note toutefois que certaines surfaces, inaccessibles, n'avaient pas été inspectées.)

Mme Cielte Van Achter apprécie qu'on ait donné un aperçu historique. On doit également parler de la crédibilité et de l'image de Bruxelles. Elle trouve frappant que nous balayions si peu devant notre porte. Comment mériter

minister-president zou hebben gevestigd op de absolute noodzaak om te investeren in de tunnels, omdat ze anders voor het verkeer zouden moeten worden gesloten.

De heer Charles Picqué ontkent dat en herhaalt dat hij, als minister-president, over fragmentaire informatie beschikte in vergelijking met informatie die de bevoegde ministers van hun bestuur ontvingen.

De heer Vincent De Wolf weet dat de heer Charles Picqué nooit doelbewust werken zou hebben afgewimpeld waarvan hij wist dat ze instortingen in de tunnels zouden hebben kunnen voorkomen.

Bij het lezen van het jongste rapport over het gevaar van instorting van de overkapping van de Montgomerytunnel, stelt de spreker vast dat er een gevaar bestond op dodelijke slachtoffers. De begrotingskeuzes die de regeringen onder leiding van de heer Charles Picqué hebben gemaakt, hebben er volgens de spreker toe geleid dat die regeringen niet konden worden ingelicht over dergelijke gevaren. Volgens de spreker, vloeien het gebrek aan inspecties en het chronisch tekort aan personeel, waardoor de regering niet over de noodzakelijke informatie kon beschikken, voort uit die begrotingskeuzes.

De volksvertegenwoordiger zegt voorts dat hij, tot zijn verbazing, ontdekt heeft dat men bij het schoonmaken van de tunnels niet gekeken heeft naar de staat van de zolderingen. De ministers hebben in de bijzondere commissie uitgelegd dat alleen de zijwanden werden schoongemaakt en dat de bedrijven die dat moesten doen, geen acht hebben geslagen op zolderingen, waar zich de kabels en leidingen bevinden.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat het memorandum 2009-2014 niet helemaal voorbijgaat aan de tunnels : er staat wel degelijk een korte paragraaf in over de kunstwerken en de ambitieuze programma's inzake onderhoud, modernisatie en beveiliging ervan, wat in een van de bijlagen van dat document in detail wordt toegelicht.

De heer Charles Picqué zegt dat hij niet op de hoogte is gebracht van stabiliteitsproblemen in de Montgomerytunnel, omdat die problemen destijds niet zijn opgedoken. Het rapport van Egis Tunnels van 2010 was geruststellend, in die zin dat de algemene toestand van de structuur van die tunnel als goed werd beschouwd. Volgens de spreker was er dus geen reden voor het bestuur om hem te alarmeren. (Hij wijst er evenwel op dat sommige – onbereikbare – stukken niet werden gecontroleerd.)

Mevrouw Cielte Van Achter vindt het goed dat er een historisch overzicht gegeven werd. We moeten het ook hebben over de geloofwaardigheid en het imago van Brussel. De spreekster vindt het frappant dat we te weinig in eigen

qu'on nous croie et comment aborder les problèmes une fois qu'ils nous ont été signalés ?

En ce sens, la commission est dès lors importante et permet d'affirmer clairement qu'on doit être une super Région avec une super administration. Le dossier des tunnels montre que tout est loin de tourner rond en la matière. Elle trouve dommage qu'on aborde peu certaines questions importantes et logiques.

La facture de l'entretien curatif des tunnels va être salée aujourd'hui, car on n'a pas fait assez d'entretien préventif. Qu'est-ce qui a dysfonctionné ? M. Picqué n'était-il pas au courant, malgré tous les rapports existants en la matière ?

L'administration a d'abord affirmé être à la hauteur de la tâche, et puis ne plus l'être. A-t-on eu connaissance de ce fait ? M. Picqué était-il au courant et comment envisage-t-il d'améliorer l'administration ?

La députée déclare ensuite que la Région a beaucoup investi dans la mobilité. Personne ne le nie, et on a la même ambition pour l'avenir. Mais les choses avancent beaucoup trop lentement. De nombreux dossiers restent en rade parce que les communes et la Région ont des avis différents, comme par exemple en matière de politique de stationnement.

M. Paul Delva déclare qu'il est important que M. Picqué soit présent parce que toutes les fonctions qu'il a exercées lui offrent une certaine vision « panoramique » du problème.

Peu après le transfert de l'administration des transports en 1989, il s'est avéré qu'il y avait déjà des problèmes avec la finition des tunnels. M. Picqué peut-il en dire davantage sur la manière dont s'est passé le transfert des voiries et de l'administration ? A-t-on été surpris par l'apparition de problèmes quelques années à peine après le transfert ?

Le député confirme que Bruxelles doit être une super Région. Et cela va de pair avec une excellente administration. En ce sens, il est frappant que le Ministre Pascal Smet ait demandé en 2006 un audit de ladite administration. Cela arrive-t-il régulièrement dans d'autres administrations ou de telles mesures sont-elles exceptionnelles ?

M. Youssef Handichi note que, dans ces diverses déclarations à la presse comme dans son exposé, M. Charles Picqué évoque les contraintes budgétaires qui limitaient les marges de manœuvre du Gouvernement, tout en se prévalant d'avoir, malgré cette austérité, consenti des investissements massifs dans la mobilité, et singulièrement au bénéfice de la STIB. Selon le député, c'est oublier que la part de la mobilité dans le budget régional a continuellement baissé, de sorte que les besoins des Bruxellois en termes de mobilité ne sont pas rencontrés : les deux derniers contrats

boezem kijken. Hoe verdienen we onze geloofwaardigheid en hoe pakken we de problemen aan nadat ze ons gemeld werden ?

De commissie is in die zin dan ook belangrijk om duidelijk te maken dat we een topgewest met een topadministratie moeten zijn. Het tunneldossier toont aan dat daaraan veel schort. Zij vindt het jammer dat belangrijke en logische vragen weinig aan bod zijn gekomen.

Er ligt vandaag een hoge rekening van curatief onderhoud aan de tunnels voor, omdat er niet genoeg preventief onderhoud plaatsvond. Wat schortte daaraan ? Was de heer Picqué, ondanks vele bestaande rapporten daaromtrent, daar niet van op de hoogte ?

De administratie stelde eerst wel tegen de taak opgewassen te zijn en vervolgens niet meer. Is dit feit naar boven gekomen ? Was de heer Picqué daarvan op de hoogte en wat is zijn visie om de administratie beter te maken ?

De volksvertegenwoordigster stelt verder nog dat het Gewest veel in mobiliteit geïnvesteerd heeft. Dit wordt niet ontkend en dezelfde ambitie is er voor de toekomst. Niettemin gaan de zaken er veel te traag op vooruit. Heel wat dossiers stranden, omdat de gemeenten en het Gewest onderling van mening verschillen, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot het parkeerbeleid.

De heer Paul Delva stelt dat de aanwezigheid van de heer Picqué belangrijk is, omdat hij vanuit alle functies die hij bekleed heeft, een zekere « helicoptervisie » op het probleem heeft.

Kort na de overdracht van de vervoersadministratie in 1989 bleken er reeds problemen te zijn met de afwerking van de tunnels. Kan de heer Picqué meer uitleg geven hoe de overdracht van de wegen en de administratie gebeurt is ? Was het een verrassing dat er een paar jaar na de overdracht al problemen opdoken ?

De volksvertegenwoordiger beaamt dat Brussel een topgewest moet zijn. Dit gaat gepaard met een uitstekende administratie. In die zin is het opvallend dat minister Pascal Smet in 2006 om een audit van die administratie vroeg. Gebeurt zo iets regelmatig in andere administraties en hoe uitzonderlijk zijn dergelijke stappen ?

De heer Youssef Handichi zegt dat de heer Charles Picqué, zowel in zijn verschillende verklaringen tegenover de pers als in zijn uiteenzetting, gesproken heeft over de budgettaire beperkingen die de armslag van de regering zouden beperken, ofschoon hij er tegelijkertijd prat op gaat dat er, ondanks die handicap, toch grootschalige investeringen zijn gedaan op het vlak van mobiliteit, en in het bijzonder ten gunste van de MIVB. Volgens de volksvertegenwoordiger vergeet men dan dat het aandeel voor mobiliteit in de gewestelijke begroting onafgebroken daalt,

de gestion de la STIB le démontrent, qui lui imposent de réaliser plus de 116 millions d'euros d'économies sur ses frais de fonctionnement d'ici cinq ans.

Le député s'étonne par ailleurs que Mme Brigitte Grouwels, lorsqu'elle était ministre des Travaux publics, n'ait à aucun moment interpellé son Ministre-Président quant à la nécessité de dégager les moyens nécessaires à la réalisation de gros travaux dans les tunnels. Il rappelle à cet égard que M. Jean-Claude Moureau a déclaré devant la commission spéciale que les petits travaux d'entretien étaient systématiquement approuvés par les autorités (puisque'ils étaient réalisés, pour l'essentiel, dans le cadre de marchés-stocks) mais que les travaux d'envergure étaient tout aussi systématiquement refusés.

M. Charles Picqué souligne que l'ambition de faire de Bruxelles une Région qui fonctionne bien est une mission difficile. Cette ambition repose sur la conviction que Bruxelles est un levier économique essentiel pour l'ensemble du pays.

Il est toujours frappé par le manque d'intérêt pour la Région. Ce manque d'intérêt s'explique par des différends communautaires et divers problèmes politiques. Ceux-ci sont contraires au bon sens, selon lequel il faut soutenir Bruxelles dans l'intérêt de tout le pays. C'est le principal malentendu dans la relation entre Bruxelles et le reste du pays.

Bruxelles doit prendre ses responsabilités, mais doit en être capable. L'ancien Ministre-Président n'a jamais prétendu que tout se passe bien. On a toujours travaillé sous la contrainte de moyens financiers limités.

L'orateur ne comprend pas pourquoi on évoque le rôle ou la responsabilité des communes. Elles n'ont rien à voir avec la qualité de l'entretien des tunnels. Pour ce qui est de la mobilité globale, il ne faut pas oublier que les navetteurs utilisent également l'infrastructure routière communale. Il incombe donc aux communes d'investir également, même sous la tutelle et avec le soutien financier de la Région. Les communes doivent également s'inscrire dans une logique régionale.

M. Picqué déclare n'avoir cependant jamais été ministre des Travaux publics ou de la Fonction publique. Il était disposé à trancher en cas d'arbitrage budgétaire, mais il n'a jamais géré les aspects techniques du dossier « tunnels ».

L'interlocuteur affirme que le diagnostic 2009-2011 ne lui a jamais été remis. Ce document technique relevait du ministre compétent et visait à déterminer les priorités en termes de sécurité et de réparations dans les tunnels.

waardoor niet tegemoetgekomen wordt aan de behoeften van de Brusselaars inzake mobiliteit : de twee jongste beheersovereenkomsten van de MIVB bewijzen dat : er wordt de MIVB opgelegd om binnen de komende vijf jaar meer dan 116 miljoen euro te besparen op haar werkingskosten.

Het verbaast de volksvertegenwoordiger trouwens dat mevrouw Brigitte Grouwels, toen ze minister van Openbare Werken was, op geen enkel moment haar minister-president gewezen heeft op de noodzaak om de nodige middelen vrij te maken om grote werken in de tunnels uit te voeren. Hij herinnert er in dat verband aan dat de heer Jean-Claude Moureau in de bijzondere commissie gezegd heeft dat de kleine onderhoudswerken systematisch werden goedgekeurd door de overheden (aangezien ze in hoofdzaak werden uitgevoerd in het kader van stockopdrachten), maar dat grote werken systematisch werden afgewimpeld.

De heer Charles Picqué benadrukt dat de ambitie om Brussel van een goed functionerend gewest te maken, een moeilijke opdracht is. Deze ambitie berust op een overtuiging die Brussel ziet als een zeer belangrijke economische hefboom voor het hele land.

Er valt hem steeds een gebrekkige belangstelling voor het Gewest op. De redenen hiervoor zijn de communautaire ruzies en diverse politieke problemen. Die zijn tegenstrijdig met het gezond verstand, waarbij Brussel ondersteund moet worden in het belang van het hele land. Dit is het grootste misverstand in de relatie van Brussel met de rest van het land.

Brussel moet zijn verantwoordelijkheid opnemen, maar we moeten daartoe in staat zijn. De oud-minister-president heeft nooit beweerd dat alles perfect verloopt. Er werd steeds gewerkt binnen een beperkte financiële speelruimte.

De spreker begrijpt niet waarom de rol of de verantwoordelijkheid van de gemeenten aangekaart wordt. Zij hebben niets te maken met de kwaliteit van het onderhoud van de tunnels. Wat de algemene mobiliteit betreft, mag niet vergeten worden dat de pendelaars ook de gemeentelijke weginfrastructuur gebruiken. Het komt de gemeenten dus toe hierin ook te investeren, zelfs onder toezicht en met financiële steun van het Gewest. De gemeenten moeten zich ook in een gewestelijke logica inschrijven.

De heer Picqué stelt evenwel nooit minister van Openbare Werken of Openbaar Ambt geweest te zijn. Hij was bereid hierin te beslissen in geval van een budgettaire arbitrage, maar hij beheerde nooit de technische aspecten van het tunneldossier.

De spreker stelt dat de diagnose 2009-2011 hem nooit bezorgd werd. Dat document was een technisch instrument van de vakminister om de prioriteiten van veiligheid en herstellingen in de tunnels te bepalen.

Enfin, il lui semble que le problème des tunnels relève plutôt d'une responsabilité collective. La question principale, c'est la crédibilité et la qualité de l'administration à Bruxelles. L'orateur en a assez qu'on critique systématiquement la Région. L'exemple de la mise à l'arrêt, il y a quelques années, de la station d'épuration montre en effet que la faute ne revient pas toujours par définition à l'administration régionale.

En ce qui concerne la diminution de la dotation de la STIB, l'orateur expose sous toute réserve l'hypothèse qu'elle serait due à l'apurement de la dette de cet organisme.

L'orateur redit qu'aucun obstacle n'a été mis à la réalisation des travaux d'entretien des tunnels. Quant aux gros travaux structurels (réfection des murs emboués, remplacement des dalles de recouvrement, etc.), ils sont très onéreux. Or, les moyens qui leur auraient été consacrés l'auraient été au détriment des besoins de la population en matière de transports publics et des intérêts sociaux et économiques auxquels ces derniers répondent.

L'orateur s'étonne que M. Youssef Handichi fasse primer les tunnels sur les transports en commun.

M. Youssef Handichi précise son propos : le Gouvernement de la troisième capitale la plus riche d'Europe n'hésite pas, selon lui, à solliciter auprès des usagers les moyens alloués aux transports publics (notamment en augmentant le prix des billets) mais ne semble pas disposé à agir dans le même sens lorsqu'il est question des tunnels.

M. Charles Picqué explique encore que le transfert, en 1989, de l'infrastructure et du personnel de l'administration des transports ne s'est en tout cas pas passé sous une bonne étoile. Il est évident que l'héritage du fédéral a pesé lourd. Il ne se rappelle pas clairement l'ambiance de l'époque, mais on s'est trouvé devant des faits accomplis.

L'inquiétude au sujet des ressources humaines est tout à fait justifiée. Elle est même peut-être la condition principale pour que l'administration fonctionne bien. L'orateur affirme que cette politique n'est peut-être pas déterminante à tous les niveaux de pouvoir, mais qu'elle mérite certainement davantage d'attention.

Mme Cieltje Van Achter répète que tous les acteurs (les Bruxellois, les navetteurs, les entreprises) en ont assez de l'immobilisme de la Région. Malgré une hausse des investissements, les autres infrastructures (transports en commun, itinéraires cyclables) s'avèrent insuffisants, en plus du problème des tunnels.

L'oratrice demande à nouveau une audition de Mme Laanan et de M. De Lille sur la fonction publique. L'efficacité de l'administration est un élément important, car nous sommes face à des défis colossaux.

Tot besluit lijkt het probleem van de tunnels hem eerder een collectieve verantwoordelijkheid te zijn. De hoofdvraag is de geloofwaardigheid en de kwaliteit van het bestuur in Brussel. De spreker is het beu dat het Gewest op een systematische wijze beschimpt wordt. Het voorbeeld van de stillegging van het waterzuiveringsstation enkele jaren geleden toont immers aan dat de fout niet per definitie steeds bij het gewestelijk bestuur ligt.

Wat de daling van de dotatie aan de MIVB betreft, zegt de spreker, onder alle voorbehoud, dat die het gevolg zou zijn van de aanzuivering van de schuld van dat orgaan.

De spreker zegt nogmaals dat er geen enkele hinderpaal was voor de uitvoering van onderhoudswerken in de tunnels. Grote werken aan de structuur (herstellen van de wanden, vervanging van de overdekkingstegels, enzovoort) zijn heel duur. De middelen die men daaraan zou hebben toegewezen, zouden ten koste gegaan zijn van de noden van de bevolking inzake openbaar vervoer en van de sociale en economische belangen waaraan dat laatste tegemoetkomt.

Het verbaast de spreker dat de heer Youssef Handichi de tunnels laat primeren op het openbaar vervoer.

De heer Youssef Handichi verklaart zich nader : de regering van de derde rijkste hoofdstad van Europa aarzelt volgens hem niet om de gebruikers de middelen voor het openbaar vervoer te laten ophoesten (inzonderheid door de prijs van de biljetten te verhogen), maar lijkt niet bereid om hetzelfde te doen voor de tunnels.

De heer Charles Picqué legt nog uit dat de overdracht in 1989 van de infrastructuur en het personeel van de vervoersadministratie alleszins onder een moeilijk gesternte verliep. Het is evident dat de erfenis van de federale staat zwaar woog. Hij herinnert zich niet goed welke sfeer er toen heerste, maar men stond voor voldongen feiten.

De bezorgdheid omtrent de human resources is volkomen terecht en is misschien zelfs de hoofdvoorwaarde voor een goede werking van een bestuur. De spreker stelt dat dit beleid op alle beleidsniveaus misschien niet doorslaggevend is, maar zeker meer aandacht verdient.

Mevrouw Cieltje Van Achter herhaalt dat alle actoren (Brusselaars, pendelaars, bedrijven) het beu zijn dat we stilstaan. Ondanks verhoogde investeringen blijken de alternatieve voorzieningen (openbaar vervoer, fietsroutes) onvoldoende, en dit bovenop het probleem van de tunnels.

De spreekster herhaalt haar vraag om een hoorzitting met mevrouw Laanan en de heer De Lille omtrent het openbaar ambt. De efficiëntie van de administratie is een belangrijk punt, aangezien we voor enorme uitdagingen staan.

II.4.3. Exposé de M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président de 2000 à 2003

M. François-Xavier de Donnea a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« C'est bien volontiers que je viens vous dire ce dont je me rappelle. J'ai effectivement quitté le Gouvernement en juin 2003 et deux titulaires chargés successivement des Travaux publics, MM. Eric André et Jos Chabert, sont malheureusement décédés, tout comme d'ailleurs deux éphémères Ministres-Présidents de l'époque, MM. Jacques Simonet et Daniel Ducarme.

Ce qui préoccupait essentiellement M. Chabert et mon Gouvernement n'était pas la stabilité des ouvrages mais les risques qu'auraient entraînés des accidents du style de celui qu'a connu le tunnel du Mont-Blanc. M. Chabert participait dès lors, avec Mme Véronique Paulus de Châtelet, alors gouverneure, à des exercices catastrophes. Le Ministre comme la gouverneure en revenaient assez inquiets. Depuis lors, des programmes d'intervention ont été mis au point.

Jamais le fonctionnaire dirigeant de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED) ne m'a averti d'un danger imminent ou de la négligence de membres du Gouvernement. Je n'aurais d'ailleurs aucunement soupçonné M. Chabert de ne pas prendre de mesures immédiates s'il avait été alerté.

S'il y a bien une chose à faire aujourd'hui, c'est doter l'administration d'un système d'alarme à l'attention du ministre sectoriel et du Ministre-Président de sorte que les mesures adéquates puissent être adoptées sans délai. En cas de danger imminent, tout Ministre-Président trouverait le budget nécessaire permettant d'éviter que le ciel ne tombe sur la tête des passants ou des automobilistes.

En conclusion, la situation découle probablement pour l'essentiel du fait d'inspections insuffisantes dans le chef de l'administration et de l'absence de rapports suffisamment alarmants, à supposer qu'ils aient dû l'être, transmis tant au ministre sectoriel qu'au Ministre-Président. ».

II.4.4. Échange de vues

M. Vincent De Wolf remercie M. François-Xavier de Donnea d'avoir accepté l'invitation de la commission spéciale.

Concernant les inspections, l'ancien Ministre-Président n'estime-t-il pas que lorsque des moyens insuffisants sont octroyés à l'administration, il peut y avoir un déplacement de la responsabilité ?

II.4.3. Uiteenzetting van de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van 2000 tot 2003

De heer François-Xavier de Donnea heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Ik kom u graag meedelen wat ik me nog herinner. Ik heb inderdaad de regering verlaten in juni 2003 en twee ministers die achtereenvolgens bevoegd waren voor openbare werken, te weten de heren Eric André en Jos Chabert, zijn jammer genoeg overleden, zoals trouwens twee kortstondige ministers-presidenten van die tijd, te weten de heren Jacques Simonet en Daniel Ducarme.

Waar de heer Chabert en mijn regering zich vooral zorgen over maakten, was niet de stabiliteit van de kunstwerken, maar de gevaren die tot ongevallen zoals dat in de Mont-Blanctunnel hadden kunnen leiden. De heer Chabert heeft toen met mevrouw Véronique Paulus de Châtelet, de toenmalige gouverneur, deelgenomen aan rampoefeningen. Zowel de minister als de gouverneur keerden vrij ongerust van die oefeningen terug. Sindsdien zijn er interventieprogramma's uitgewerkt.

De leidende ambtenaar van het Bestuur Uitrustingen en Vervoer (BUV) heeft me nooit gewaarschuwd voor een dreigend gevaar of voor onachtzaamheid van de leden van de regering. Ik zou trouwens de heer Chabert er nooit van verdacht hebben dat hij geen dringende maatregelen zou treffen als hij daarvan op de hoogte was gebracht.

Als er vandaag iets moet worden gedaan, dan is het wel het bestuur uitrusten met een alarmsysteem ter attentie van de bevoegde minister en de minister-president, zodat de adequate maatregelen onverwijld kunnen worden getroffen. Bij dreigend gevaar zou elke minister-president de noodzakelijke begrotingsmiddelen vinden om te voorkomen dat voorbijgangers of automobilisten onder puin worden bedolven.

Kortom, de situatie vloeit waarschijnlijk grotendeels voort uit het feit dat het bestuur onvoldoende inspecties heeft uitgevoerd en dat er onvoldoende alarmerende rapporten zijn opgesteld, in de veronderstelling dat die opgesteld hadden moeten worden, ter attentie van de bevoegde minister en de minister-president. ».

II.4.4. Gedachtewisseling

De heer Vincent De Wolf dankt de heer François-Xavier de Donnea voor zijn komst naar de bijzondere commissie.

Vindt de voormalige minister-president, in verband met de inspecties, niet dat, wanneer aan het bestuur onvoldoende middelen worden toegekend, het gevaar bestaat dat de verantwoordelijkheid wordt doorgeschoven ?

M. François-Xavier de Donnea considère que c'est effectivement possible.

Il n'y a en tout cas, en matière de sécurité, pas de compromis à faire. Ni les politiques ni l'administration ne peuvent lésiner sur les moyens.

Au niveau communal, jamais un bourgmestre n'irait à l'encontre de l'avis des pompiers, des services de police, des services de travaux publics, ... qui lui signaleraient ne plus disposer des moyens de vérifier si un pont, par exemple, tiendra ou pas.

A supposer une certaine inertie du politique, l'administration a le devoir de se cabrer et d'avertir le Ministre-Président, responsable ultime de la sécurité dans la Région comme un bourgmestre l'est dans sa commune.

M. Marc Loewenstein demande si le Ministre-Président a, à un moment donné, soit directement, soit par l'intermédiaire de M. Jos Chabert, été averti de problèmes liés à l'entretien des tunnels et aux budgets y dédiés. Des rapports alarmants apparaissent en tout cas dès les années 1999 et 2000.

M. François-Xavier de Donnea précise qu'à l'époque, il était bourgmestre et que le Secrétaire d'Etat en charge des Travaux publics, M. Eric André, est décédé.

Ceci dit, ni M. André, ni M. Chabert n'ont jamais relayé de rapports alarmants.

M. Marc Loewenstein demande si des moyens supplémentaires ont été un moment réclamés.

M. François-Xavier de Donnea n'en a pas de souvenirs.

M. Stefan Cornelis se rallie aux questions de M. Loewenstein. Les inspections systématiques des tunnels ont d'abord été effectuées par Via Control, ensuite par la Région wallonne. Ces inspections ont subitement pris fin en 2003. Le Ministre-Président en a-t-il été averti ? S'agissait-il d'une décision du Gouvernement ou de l'administration ?

M. François-Xavier de Donnea ne s'en souvient pas, étant donné qu'il est redevenu député à la Chambre en juin 2003.

M. Emmanuel De Bock explique qu'à analyser l'ensemble de la problématique, on ne peut s'exonérer de l'examen de la période de 1999 à 2004, puisqu'un certain nombre d'éléments étaient déjà connus alors.

De heer François-Xavier de Donnea zegt dat dat gevaar inderdaad bestaat.

Op het vlak van de veiligheid bestaat er hoe dan ook geen gulden middenweg. Noch de beleidsmakers nog het bestuur mogen beknibbelen op de middelen.

Op gemeentelijk vlak zou een burgemeester nooit ingaan tegen het advies van de brandweer, de politie, de diensten voor openbare werken ... die hem zouden signaleren dat ze niet meer over de middelen beschikken om na te gaan of, bijvoorbeeld, een brug stand zal houden of niet.

Zelfs als het beleid bij de pakken zou blijven zitten, heeft het bestuur toch de plicht om op zijn achterste poten te gaan staan en de minister-president, die uiteindelijk verantwoordelijk is voor de veiligheid in het Gewest, zoals een burgemeester dat is in zijn gemeente, te waarschuwen.

De heer Marc Loewenstein vraagt of de minister-president, op een bepaald moment, hetzij rechtstreeks, hetzij via de heer zoals Jos Chabert, op de hoogte is gebracht van de problemen in verband met het onderhoud van de tunnels en de desbetreffende budgetten. Vanaf de jaren 1999 en 2000 zijn er hoe dan ook alarmerende rapporten opgedoken.

De heer François-Xavier de Donnea zegt dat hij destijds burgemeester was en dat de staatssecretaris belast met openbare werken, de heer Eric André, inmiddels overleden is.

De spreker wijst erop dat noch de heer André noch de heer Jos Chabert ooit op alarmerende rapporten hebben gewezen.

De heer Marc Loewenstein vraagt of er op een bepaald ogenblik om extra middelen werd gevraagd.

De heer François-Xavier de Donnea herinnert zich dat niet.

De heer Stefan Cornelis schaaft zich achter de vragen van de heer Loewenstein. De systematische inspecties van de tunnels werden eerst uitgevoerd door Via Control en daarna door het Waals Gewest. Die inspecties zijn plotse-ling gestopt in 2003. Werd de minister-president daarover geïnformeerd ? Ging het om een beslissing van de regering of van het bestuur ?

De heer François-Xavier de Donnea herinnert zich dat niet, aangezien hij in juni 2003 weer volksvertegenwoordiger in de Kamer was geworden.

De heer Emmanuel De Bock wijst erop dat, als men de hele problematiek analyseert, ook de periode 1999-2004 moet worden geanalyseerd, aangezien een aantal elementen toen al bekend waren.

Un article du *Soir* expose le 16 octobre 1997 : « Le tunnel Bailli a été fermé suite à la chute de gravats. Le centre-ville bouché, la Petite Ceinture bloquée. Les automobilistes qui ont emprunté l'avenue Louise ce mercredi en fin d'après-midi et en début de soirée ont dû s'en mordre les doigts très longtemps. Le tunnel Bailli a en effet été fermé à la circulation dès 15 h 32, créant d'effroyables bouchons dans le quartier et sur toute la Petite Ceinture. La pluie n'est pas en cause. Cette fois, il tombait des gravats dans les tunnels ! [...] Les automobilistes ne sont pas au bout de leur peine. Si le chantier a bien lieu de nuit actuellement, il devrait connaître des phases diurnes au début de l'année prochaine. Un système de circulation alternée sera alors mis en place dans le tunnel (on pourra emprunter l'artère en direction du centre le matin ou en direction du bois le soir). Ce sont de gros travaux de génie civil, commente le Ministre. Ces ouvrages d'art datent d'il y a 25 ans. Il faut bien se rendre compte que jusqu'ici on ne les a pas réellement entretenus. Le résultat, c'est qu'aujourd'hui il faut tout refaire ... ».

Cet article témoigne du fait que tous les Ministres-Présidents ont ainsi dû faire face à la problématique des tunnels.

A l'époque, M. Hervé Hasquin avait appuyé l'extension du métro vers Erasme, opération qui nécessitait d'importants moyens et peut dès lors expliquer certains arbitrages au sein du Gouvernement.

Un autre article du même journal (*Le Soir*, 7 décembre 1995) aborde l'opération « Propreté Noël » lancée par M. Eric André : « tous les tunnels bruxellois ainsi que les viaducs Reyers et Debroux seront nettoyés. Chaussée, bardage, avaloirs, installations électriques et électromécaniques seront passés au net entre minuit et 6 heures du matin. Un grand entretien qui coûtera quelque 20 millions de francs. Un budget « dérisoire » par rapport à celui consacré à ces tâches (et ces taches) en 1996 puisque quelque 340 millions d'euros seront consacrés à la remise en état de ces tunnels l'année prochaine : 210 millions d'euros pour l'entretien (à comparer aux 93 millions d'euros engagés cette année) et 130 millions d'euros pour le parachèvement du tunnel Cortenbergh. ».

Récemment, la RTBF évoquait un témoignage datant de 1999 au cours duquel le même Secrétaire d'Etat déclarait : « Les embouteillages matinaux sont bien pires que d'habitude aujourd'hui au square Montgomery à Bruxelles, même si c'est en direction des faubourgs que le tunnel est fermé. La cause, la voici : une plaque de béton s'est détachée du plafond suite à des infiltrations d'eau. Tous les automobilistes habitués des lieux ont dû avoir un frisson rétrospectif. Cela n'arrive pas souvent mais démontre à quel point il est nécessaire d'entretenir les ouvrages d'art. J'entends parfois certains me dire que je suis un obsédé des tunnels et de la remise en état des tunnels mais vous voyez que quand un

In een artikel van *Le Soir* van 16 oktober 1997 staat dat « de Baillitunnel werd gesloten na het vallen van puin. Het stadscentrum zat strop en de kleine ring was geblokkeerd. De automobilisten die de Louizalaan hadden genomen op het einde van de namiddag van deze woensdag en in de vooravond, hebben zeer lang geduld moeten oefenen. De Baillitunnel werd immers voor het verkeer gesloten vanaf 15.32 uur, wat tot verschrikkelijke opstoppingen in de wijk en op de hele kleine ring leidde. De regen is niet de schuldige. Deze keer viel er puin in de tunnels ! [...] Voor de automobilisten is het einde van de ellende nog niet in zicht. De werken worden weliswaar 's nachts uitgevoerd, maar begin volgend jaar moeten ze ook overdag worden uitgevoerd. Er zal een systeem van alternerend rijden worden ingesteld in de tunnel (men kan de tunnel gebruiken in de richting van centrum 's morgens of in de richting van het bos 's avonds). Volgens de minister gaat het om grote werken van burgerlijke bouwkunde. Die kunstwerken zijn 25 jaar oud. Men moet terdege beseffen dat ze tot nu toe niet echt onderhouden werden. Het resultaat is dat men vandaag alles moet herdoen ... ».

Dat artikel getuigt van het feit dat alle ministers-presidenten geconfronteerd werden met de problematiek van de tunnels.

De heer Hervé Hasquin had destijds de uitbreiding van de metro naar Erasmus gesteund. Die werken vereisten grote middelen en dat kan bijgevolg sommige keuzes binnen de regering verklaren.

Een ander artikel van dezelfde krant (*Le Soir*, 7 december 1995) heeft het over de actie « kerstschoonmaak » van de heer Eric André : « Alle Brusselse tunnels en de Reyers- en Debrouxviaducten zullen gereinigd worden. De bestrating, de wanden, de rioolkolken, de elektrische en elektro-mechanische installaties zullen tussen middernacht en 6 uur 's ochtends worden gereinigd. Dat groot onderhoud zal ongeveer 20 miljoen frank kosten. Een « bescheiden » budget in vergelijking met het budget dat in 1996 aan die actie zal worden uitgegeven, aangezien er volgend jaar ongeveer 340 miljoen euro zal worden besteed aan het herstel van die tunnels : 210 miljoen euro voor het onderhoud (in vergelijking met de voor dit jaar vastgelegde 93 miljoen euro) en 130 miljoen voor de afwerking van de Kortenbergertunnel. ».

Onlangs sprak de RTBF van een getuigenis van 1999 waarin dezelfde staatssecretaris verklaarde : « De ochtendfiles zijn vandaag veel erger dan gewoonlijk op het Montgomeryplein in Brussel, ook al is de tunnel in de richting van de buitenwijken gesloten. De oorzaak daarvan is een betonnen plaat die losgekomen is van het plafond. Waarschijnlijk hadden alle automobilisten die daar regelmatig passeren, achteraf koude rillingen. Het gebeurt niet vaak, maar het toont aan hoezeer het noodzakelijk is om de kunstwerken te onderhouden. Er is me soms al gezegd dat ik geobsedeerd ben door de tunnels en het herstel ervan, maar u kan zelf de gevolgen zien wanneer zoiets gebeurt. Het is belangrijk om onze kunstwerken te onderhouden. De

événement comme celui-là se passe, les problèmes que cela génère. Il est important d'entretenir nos ouvrages d'art. Celui de Montgomery date de 1972 et il faut assurer un entretien comme on entretient une maison. ».

Il semble donc que M. Eric André soit un des premiers à s'intéresser à la problématique, à prendre conscience des difficultés et des actions nécessaires pour y remédier. Il ne faudrait donc pas non plus faire croire que les soucis ne se sont présentés qu'à partir de 2004, date du premier incident, dans le tunnel Belliard.

Le député rappelle à cet égard, sans vouloir accabler le Ministre-Président de l'époque, que des rapports établis entre 1999 et 2002, qui sont en fait les premiers vrais rapports effectués, il ressort déjà que 30 % des ouvrages d'art sont dans un état qualifié de « mauvais » à « dangereux » :

- le pont Josaphat SNCB est ainsi classé « dangereux » pour les usagers;
- le pont Van Praet est classé « mauvais » en raison des défauts généralisés d'étanchéité;
- le pont 41 du complexe Gros Tilleul est classé « mauvais » en raison de l'incertitude de l'état de dégradation de la structure, des similitudes quant au type de structures et de défauts avec les ouvrages inspectés chaussée Romaine, et de l'ampleur des travaux de rénovation rien que pour restaurer l'étanchéité;
- le pont de la Petite Ile sur le Canal est classé « dangereux » vu les blocs de béton qui menacent de tomber sur le halage, constituant un risque pour la sécurité des usagers, et du vide de plusieurs mètres entre les piles et les contrepoids à l'arrière de celles-ci;
- le tunnel d'interférence vers Liège est classé « très mauvais » du fait des importants travaux de remise en état qu'il nécessite;
- le viaduc des Trois Fontaines est classé « dangereux » en raison des défauts d'ancrage de glissières de sécurité notamment;
- l'état du complexe Reyers-Montgomery est déclaré « mauvais » du fait qu'il comporte un défaut en son plafond et que les points de dilatation du viaduc ne sont plus étanches;
- l'état du tunnel Pacheco est qualifié de « moyen » en raison des travaux de réparation qu'il nécessite et de « dangereux » en raison d'éléments présentant des risques de blessures pour les usagers;
- dans le fond du tunnel Reyers-centre côté Liège, il est noté que la dalle de sol présente une flèche importante

Montgomerytunnel dateert van 1972 en moet onderhouden worden zoals men een huis onderhoudt. ».

De heer Eric André lijkt dus een van de eersten te zijn die zich voor het probleem interesseert en bewust wordt van de problemen en de noodzakelijke acties om die op te lossen. Men mag dus evenmin doen geloven dat de problemen in de Belliardtunnel pas opdoken vanaf 2004, de datum van het eerste incident.

In dat verband wijst de volksvertegenwoordiger erop, zonder de toenmalige minister-president met de vinger te wijzen, dat uit de rapporten die tussen 1999 en 2002 zijn opgesteld en in feite de eerste echte rapporten zijn, al blijkt dat 30 % van de kunstwerken zich in een « slechte » tot « gevaarlijke » staat bevindt :

- de Josaphatbrug van de NMBS wordt aldus als « gevaarlijk » beschouwd voor de gebruikers;
- de Van Praetbrug wordt beschouwd als « slecht » wegens algemene problemen met de waterdichtheid;
- brug 41 van het complex Dikke Linde wordt als « slecht » beschouwd wegens onzekerheid over de staat van de structuur, gelijkenissen met de structuren en gebreken van de geïnspecteerde kunstwerken aan de Romeinsesteenweg en de omvang van de renovatiewerken alleen al om de waterdichtheid te herstellen;
- de brug van het Klein Eiland over het Kanaal wordt als « gevaarlijk » beschouwd, gelet op de betonblokken die kunnen vallen op het jaagpad en aldus een risico vormen voor de veiligheid van de gebruikers en gelet op de lege ruimten van verschillende meters tussen de pijlers en de tegengewichten achteraan de pijlers;
- de verbindingstunnel naar Luik wordt beschouwd als « zeer slecht », omdat er omvangrijke herstelwerken nodig zijn;
- het viaduct de Drie Fontainen wordt beschouwd als « gevaarlijk » onder meer wegens problemen met de verankering van vangrails;
- het complex Reyers-Montgomery wordt « slecht » verklaard, omdat het een probleem heeft met het plafond en de uitzetpunten van het viaduct niet langer waterdicht zijn;
- de Pachecotunnel wordt beschouwd als « gemiddeld » wegens de vereiste herstelwerken en als « gevaarlijk » wegens elementen die tot verwondingen voor de gebruikers kunnen leiden;
- op het einde van de tunnel Reyers-centrum aan de kant van Luik wordt vastgesteld dat het wegdek doorbuigt,

déjà relevée en 1987, sans qu'on puisse établir si la situation est stabilisée.

A l'instar de ce que M. De Wolf demandait à M. Picqué, le député souhaite dès lors savoir si le Gouvernement de l'époque a pris connaissance de ces rapports et a agi en conséquence notamment en termes budgétaires ou s'il a mis en demeure l'Etat central, lequel a laissé à la Région des ouvrages d'art comportant d'importants défauts (des ingénieurs ont à ce propos demandé des nouveaux calculs).

M. Vincent De Wolf rappelle que le chef du groupe PS avait jugé que la demande d'entendre M. François-Xavier de Donnea était assez ridicule dès lors que ce dernier a exercé ses fonctions de Ministre-Président du 18 octobre 2000 au 6 juin 2003, et que des auditions des ingénieurs menées par la commission, il appert que des dégradations peuvent survenir très rapidement.

Le groupe MR croit également qu'interroger un ancien Ministre-Président, treize ans après qu'il a quitté ses fonctions, qui ne dispose plus d'aucun collaborateur et dont les ministres chargés des Travaux publics sont décédés, est parfaitement inutile et craint qu'il ne s'agisse que d'une tentative de diluer les responsabilités.

Le fait que des problèmes préexistaient ne fait qu'aggraver, aux yeux des membres du groupe MR, la responsabilité de ceux qui, quelques années plus tard, en 2003, ont décidé de supprimer les inspections. Tout bon père de famille dont la maison se dégraderait, ferait appel à une entreprise. Des problèmes ont été constatés dans les tunnels dès 1999, qui se sont aggravés en 2009 avec des chutes de béton; or, pendant six ans, plus aucune inspection n'a eu lieu !

Par ailleurs, un relevé des interventions dans l'ensemble des tunnels a été transmis à la commission dont il ressort pour le tunnel Montgomery les opérations suivantes :

- 1971 : construction;
- 1995 : couverture de la trémie côté collègue Saint-Michel;
- 2011 : rénovation des trottoirs;
- 2014 : curage des aquadains, avaloirs et tuyaux d'évacuation.

Il semble donc difficile d'affirmer que des travaux d'entretien légers ou même approfondis y ont été opérés.

M. Marc Loewenstein rappelle que les inspections effectuées par le Bureau des ponts de Liège ont cessé en 2003; qu'à cette date, Bruxelles Mobilité en a repris la direction.

wat reeds werd vastgesteld in 1987, maar men kan niet vaststellen of de situatie gestabiliseerd is.

In navolging van de vraag van de heer De Wolf aan de heer Picqué, vraagt de volksvertegenwoordiger bijgevolg of de toenmalige regering kennis heeft genomen van die rapporten en daaraan gevolg heeft gegeven, onder meer op het vlak van de begrotingsmiddelen, dan wel of ze de federale Staat in gebreke heeft gesteld, omdat die het Gewest kunstwerken met grote gebreken heeft nagelaten (in dat verband hebben ingenieurs om nieuwe berekeningen gevraagd).

De heer Vincent De Wolf wijst erop dat de PS-fractie-leider de vraag om de heer François-Xavier de Donnea te horen vrij belachelijk vond, aangezien die laatste minister-president was van 18 oktober 2000 tot 6 juni 2003 en uit de hoorzittingen met de ingenieurs in de commissie blijkt dat er zeer snel verloedering kan optreden.

De MR-fractie vindt het ook nutteloos om een voormalig minister-president dertien jaar na het einde van zijn mandaat te ondervragen. Hij beschikt over geen enkele medewerker meer en zijn ministers bevoegd voor Openbare Werken zijn overleden. De MR-fractie vreest dat het enkel een poging is om de verantwoordelijkheden zoveel mogelijk te spreiden.

Het feit dat er al problemen bestonden maakt volgens de leden van de MR-fractie de verantwoordelijkheid alleen maar groter van de personen die enkele jaren later in 2003 beslist hebben om een einde te maken aan de inspecties. Elke goede huisvader wiens huis zou vervallen, zou een beroep doen op een aannemer. Er zijn problemen vastgesteld in de tunnels vanaf 1999. De problemen zijn nog erger geworden in 2009 met beton dat naar beneden viel; maar gedurende zes jaar is er geen enkele inspectie meer uitgevoerd !

Een overzicht van de werken in alle tunnels is aan de commissie bezorgd en daaruit blijkt dat er in de Montgomerytunnel de volgende werken uitgevoerd zijn :

- 1971 : aanleg;
- 1995 : overdekking van de tunnelmond aan de kant van het Sint-Michielscollege;
- 2011 : renovatie van de trottoirs;
- 2014 : reiniging van de waterafvoer, de rioolputten en de afvoerleidingen.

Men kan dus moeilijk beweren dat er lichte onderhoudswerken of zelfs grondige onderhoudswerken gebeurd zijn.

De heer Marc Loewenstein herinnert eraan dat de inspecties uitgevoerd door « bruggen en wegen » van Luik in 2003 stopgezet zijn; op die datum heeft Mوبiel Brussel de

Cela ne signifie pas que des inspections n'ont plus eu lieu. Il semblerait que la méthode d'inspection ait changé. Cela signifie-t-il que ce choix, fait en 2003, était irresponsable et aurait mené à la situation que l'on connaît ? Il s'agit en tout cas d'une information qui doit être vérifiée.

M. François-Xavier de Donnea remercie M. De Bock pour l'hommage rendu à M. Eric André qui a en effet lancé des plans à moyen terme, a obtenu des budgets supplémentaires, ... L'orateur n'a pas de raison de croire que M. Jos Chabert, qui lui a succédé, ne se soit pas inscrit dans cette dynamique. Le Ministre-Président, qui d'ailleurs n'avait pas la compétence des Travaux publics, lui faisait en tout cas confiance.

L'interlocuteur suggère à la commission d'entendre l'ancien chef de cabinet de M. Chabert, M. Steven Vanackere. Les ordres du jour et les procès-verbaux des Conseils des Ministres, comme les documents budgétaires, devraient également livrer leur lot d'informations.

De manière générale, un Ministre-Président ne s'accaparerait pas d'un dossier de l'un de ses ministres ou secrétaires d'Etat s'il n'était pas alerté par ce dernier ou par l'administration de la nécessité de prendre des mesures face à des dangers imminents. Concrètement, si on s'était désintéressé d'un tel danger au début des années 2000, un accident majeur se serait probablement produit plus tôt.

M. Vincent De Wolf rappelle qu'il a été dit que les inspections systématiques menées par le Bureau des ponts de Liège ont cessé en 2002-2003; qu'à l'époque, les ingénieurs chargés des inspections étaient équipés d'un dispositif permettant de recenser les anomalies; qu'ensuite, les visites, opérées par Bruxelles Mobilité, ont revêtu un caractère aléatoire.

M. Marc Loewenstein explique que les inspections systématiques effectuées par les ingénieurs des ponts de Liège ont cessé du fait que ces derniers n'en avaient plus le temps car surchargés par les ouvrages wallons mais qu'il ne s'agit en aucun cas d'une initiative de l'administration ou du Gouvernement bruxellois.

Il convient maintenant de savoir si la méthode de travail qui prévalait entre 2003 et 2009 était adéquate.

M. Emmanuel De Bock estime qu'il est important de comprendre ce qui s'est passé pour ne pas répéter les mêmes erreurs et regrette qu'on ne prenne généralement en compte que les coûts de construction d'un ouvrage d'art et pas de son entretien.

Par ailleurs, même s'ils n'étaient pas de la même ampleur que les plus récents, des incidents ont déjà eu lieu par le passé. Entre 1999 et 2004, la problématique des tunnels a été abordée par le Gouvernement. Si les points mis à l'ordre du jour concernaient généralement les marchés publics

leaving overgenomen. Dat betekent niet dat er geen inspecties meer zijn geweest. De inspectiemethode zou veranderd zijn. Betekent zulks dat die keuze in 2003 onverantwoord was en zou hebben geleid tot de situatie vandaag ? Dat moet nagekeken worden.

De heer François-Xavier de Donnea bedankt de heer De Bock voor zijn eerbetoon aan de heer Eric André, die inderdaad plannen op middellange termijn gestart heeft en extra kredieten verkregen heeft. De spreker heeft geen redenen om te geloven dat de heer Jos Chabert, die hem opgevolgd heeft, niet dezelfde logica gevolgd zou hebben. De minister-president, die trouwens niet bevoegd was voor de Openbare Werken gaf hem trouwens het volste vertrouwen.

De spreker stelt de commissie voor om de voormalige kabinetschef van de heer Chabert, de heer Steven Vanackere, te horen. De agenda's en de notulen van de ministerraad, net als de begrotingsstukken, zouden ook een aantal elementen van informatie moeten opleveren.

In het algemeen neemt een minister-president geen dossier van een van zijn ministers of staatssecretarissen over als hij niet door een van hen gewaarschuwd werd of door het bestuur op de hoogte gebracht werd van de noodzaak om maatregelen te nemen voor dreigend gevaar. Als men in het begin van de jaren 2000 echt de andere kant zou opgekeken hebben, zou er ongetwijfeld vroeger een groot ongeluk gebeurd zijn.

De heer Vincent De Wolf herinnert eraan dat er gezegd is dat de systematische inspecties door « bruggen en wegen » van Luik in 2002-2003 stopgezet zijn. In die tijd waren de ingenieurs belast met de inspecties uitgerust met de nodige middelen om anomalieën op te sporen; daarna zat er geen enkele regelmaat meer in de inspecties door Mobiel Brussel.

De heer Marc Loewenstein legt uit dat de systematische inspecties door de ingenieurs van « bruggen en wegen » van Luik stopgezet zijn, omdat zij geen tijd meer hadden omdat ze het te druk hadden met de Waalse kunstwerken. Het initiatief kwam in geen geval van het bestuur of van de Brusselse regering.

Nu moet men weten of de werkmethode tussen 2003 en 2009 adequaat was.

De heer Emmanuel De Bock vindt het belangrijk te begrijpen wat er gebeurd is om niet meer dezelfde vergissing te begaan. Hij betreurt dat men in het algemeen enkel rekening houdt met de kosten voor de aanleg van een kunstwerk en niet met de onderhoudskosten.

Er waren overigens ook incidenten in het verleden, ook al waren die niet zo groot als de recentste incidenten. Tussen 1999 en 2004 heeft de regering de problematiek van de tunnels besproken. De punten op de agenda hadden meestal betrekking op overheidsopdrachten voor onderhoud en rei-

d'entretien et de nettoyage, l'équipement électrique, ... cela n'empêchait pas les membres présents aux réunions d'aborder tel ou tel accident.

M. François-Xavier de Donnea rappelle que le souci de la sécurité, en cas d'incendie notamment, était effectivement très présent à l'époque.

Mme Cieltje Van Achter insiste sur les rapports cruciaux rédigés entre 1999 et 2002. La commission ne peut dès lors pas affirmer en conclusion que la problématique des tunnels relève simplement d'une responsabilité collective et poursuivre comme si de rien n'était. D'autres acteurs de la période critique 1999-2003 doivent être entendus.

II.4.5. Exposé de M. Rudi Vervoort, Ministre-Président de 2013 à 2014 et à partir de 2014

M. Rudi Vervoort a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« C'est un Ministre-Président déterminé qui se présente aujourd'hui devant vous. Un Ministre-Président déterminé ... et pas franchement heureux pour tout vous dire.

Pas franchement heureux parce que, vous vous en souviendrez, nous avons entamé cette législature par une décision forte : la destruction du viaduc Reyers, symbole du tout à la voiture. Cela donnait d'emblée la tonalité d'une ambition en matière de mobilité et d'amélioration des espaces publics de ce Gouvernement.

Et voilà que nous sommes rattrapés par cet héritage du passé, tirés en arrière par ce qui conditionne encore si fortement notre présent : l'époque du tout à la voiture, du Bruxelles fonctionnaliste, se rappelle à nous sous la forme d'un réseau routier structurant mais vieillissant. Nous devons en effet faire face à de nouvelles informations alarmantes sur l'état de nos tunnels bruxellois : leur étanchéité, leur stabilité, leur structure.

D'où venons-nous en réalité ? On a tant parlé ces dernières semaines de ce diagnostic des tunnels bruxellois, réalisé entre juillet 2009 et décembre 2010, et de ce *masterplan* rédigé entre septembre 2012 et août 2013. Je n'ai pas reçu ces documents lors de mon entrée en fonction, je les ai découverts en janvier 2016, mais il faut noter que l'approche proposée dans ces documents – qui sont par ailleurs de qualité – reposait sur une analyse des dispositifs de sécurité des tunnels, portant principalement sur les risques d'incendie, alors que, nous le savons aujourd'hui, nous avons pour quelques tunnels des problèmes de stabilité.

Nous le savons aujourd'hui, non pas suite à un accident ou un drame humain, mais bien car au premier signe inquiétant relevé par Bruxelles Mobilité, le Gouvernement

niging, elektrische uitrustingen ..., maar dat betekent niet dat de leden op de vergaderingen een of ander incident niet konden bespreken.

De heer François-Xavier de Donnea herinnert eraan dat men toen al inderdaad zeer veel aandacht had voor de veiligheid, bijvoorbeeld voor de brandveiligheid.

Mevrouw Cieltje Van Achter onderstreept het belang van de cruciale verslagen die tussen 1999 en 2002 opgesteld zijn. De commissie kan dus niet concluderen dat de problematiek van de tunnels enkel een collectieve verantwoordelijkheid is en voortdoen alsof er niets gebeurd is. Andere spelers uit de kritieke periode 1999-2003 moeten gehoord worden.

II.4.5. Uiteenzetting van de heer Rudi Vervoort, Minister-President van 2013 tot 2014 en vanaf 2014

De heer Rudi Vervoort heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Vandaag staat voor u een vastberaden minister-president. Een vastberaden minister-president ... en niet echt gelukkig om het vlakaf te zeggen.

Niet echt gelukkig omdat, zoals u wel nog zult weten, wij deze zittingsperiode begonnen zijn met een sterke beslissing : de afbraak van het Reyersviaduct, het symbool van koning auto. Daarmee was de toon gezet voor een bepaalde ambitie inzake mobiliteit en verbetering van de openbare ruimten van deze regering.

Maar nu worden wij ingehaald door de spoken uit het verleden : de tijd van de auto als heilige koe, van het functionele Brussel, duikt telkens weer op in de vorm van een structurerend, maar verouderend wegennet. Wij moeten immers de nieuwe alarmerende informatie over de staat van onze Brusselse tunnels verwerken : waterdichtheid, stabiliteit en structuur.

Vanwaar komen wij nu echt ? De jongste weken heeft men het vaak gehad over deze diagnose van de Brusselse tunnels, die gemaakt is tussen juli 2009 en december 2010 en over het *masterplan* dat tussen september 2012 en augustus 2013 opgesteld is. Ik heb die documenten bij mijn aantreden niet ontvangen. Ik heb die in januari 2016 ontdekt, maar er dient op gewezen te worden dat de benadering in die documenten – die overigens kwaliteitsvol zijn – beruiste op een analyse van de veiligheidsmaatregelen voor de tunnels, die voornamelijk betrekking hebben op de brandgevaaren, terwijl wij vandaag weten dat we voor enkele tunnels stabiliteitsproblemen hebben.

Wij weten dat vandaag, niet als gevolg van een ongeval of een menselijk drama, maar wel omdat de Brusselse regering onmiddellijk na het eerste verontrustende signaal van

bruxellois a lancé une analyse approfondie de l'état de ses tunnels, y compris sur la stabilité de leur structure et sur leur étanchéité. J'insiste sur ce point : nous sommes ici maintenant car mon Gouvernement a agi avec responsabilité. Le Gouvernement a reçu un premier rapport en janvier; c'est ainsi que le problème du tunnel Stéphanie a été découvert ! Et ensuite le tunnel Montgomery.

Je reviendrai précisément sur l'historique ultérieurement, mais ici je veux souligner le fait que décidément, il n'est pas simple pour Bruxelles de sortir par le haut, de s'extraire de cette vision fonctionnaliste et de redéfinir la place de la voiture dans l'espace public bruxellois.

Un Ministre-Président déterminé. Déterminé à affronter cette crise, à prendre la problématique des tunnels à bras le corps et à la surmonter. Déterminé à se placer à la hauteur de l'enjeu : ne pas gaspiller une législature en matière de mobilité. Le voilà l'enjeu !

En effet, il faut bien le comprendre : il va falloir d'une part investir dans le maintien de la capacité de notre réseau routier, ce qui une fois réalisé n'aura pas réduit la congestion de nos routes, et d'autre part il nous faut inventer demain, investir dans les alternatives à la voiture individuelle. Il nous faut réaliser notre plan d'investissement en transport en commun, avec 5,2 milliards d'euros pour les dix prochaines années, créer nos parkings de transit, améliorer notre réseau cyclable, nos trottoirs, nos espaces publics. Les paramètres mobilité sont connus : nous ne pouvons les abandonner.

1. L'historique

En toute transparence, je vais vous raconter comment je suis entré dans le dossier des tunnels et comment il a été géré par mon Gouvernement depuis que je suis en fonction.

Je prends la tête du Gouvernement le 7 mai 2013 qui, malgré l'approche d'une échéance électorale importante, est décidé à ne pas perdre un seul jour de travail.

Lors du Conseil des Ministres du 13 juin 2013, mon Gouvernement demande explicitement à Mme Grouwels de présenter en Gouvernement une note de stratégie globale relative aux investissements et à l'entretien des tunnels bruxellois. D'emblée, Le Gouvernement voulait disposer d'une vision globale sur tous les aspects de tous tunnels, aussi bien en investissement qu'en maintenance.

Lors du Conseil des Ministres du 24 octobre 2013, la Ministre Grouwels présente une communication relative à la planification des travaux pluriannuels des travaux publics et transports. Dans cette communication, c'est le volet budgétaire de l'ensemble des travaux publics qui est présenté, cela concerne autant les pistes cyclables, les

Mobiel Brussel een grondige analyse gestart is over de staat van de tunnels, met inbegrip van de stabiliteit van de structuur en de waterdichtheid. Ik onderstreep het volgende : wij zitten hier vandaag omdat mijn regering met zin voor verantwoordelijkheid gehandeld heeft. De regering heeft een eerste verslag in januari ontvangen en het is zo dat het probleem in de Stefaniatunnel ontdekt is ! En daarna in de Montgomerytunnel.

Ik zal later meer in detail op de historiek ingaan, maar ik onderstreep hier al dat het niet gemakkelijk is voor Brussel om uit die functionalistische benadering te treden en de plaats van de wagen in de Brusselse openbare ruimte opnieuw te bekijken.

Een vastberaden minister-president : vastberaden om deze crisis aan te pakken, om de problematiek van de tunnels onmiddellijk te onderzoeken en op te lossen. Vastberaden om de handschoen op te rapen : geen zittingsperiode verknoeien op het vlak van mobiliteit. Dat is de uitdaging!

Men moet zich immers bewust zijn van het volgende : men zal enerzijds moeten investeren in het behoud van de capaciteit van ons wegennet, want de verkeersdrukte op onze wegen niet zal verminderen, en anderzijds moeten wij in de toekomst zoeken naar alternatieven voor de individuele wagen. Wij moeten ons investeringsplan voor het openbaar vervoer uitvoeren, te weten 5,2 miljard euro voor de tien komende jaren, onze overstapparkerterreinen aanleggen, ons fietsnetwerk verbeteren, alsook onze trottoirs en openbare ruimten. De mobiliteitsparameters zijn bekend : wij mogen die niet laten varen.

1. Historiek

Ik zal met u open kaart spelen over de manier waarop ik het tunneldossier onder handen genomen heb en hoe het door mijn regering beheerd is sinds ik mijn functie opgenomen heb.

Ik kom aan het hoofd van de regering op 7 mei 2013 niet lang voor de verkiezingen, maar ik wil geen enkele werkdag verliezen.

Tijdens de Ministerraad van 13 juni 2013 vraagt mijn regering expliciet aan mevrouw Grouwels om aan de regering een algemene strategische nota voor te leggen met betrekking tot de investeringen en het onderhoud in de Brusselse tunnels. De regering wou onmiddellijk zicht krijgen op alle aspecten van alle tunnels, zowel op het vlak van investeringen als onderhoud.

Tijdens de Ministerraad van 24 oktober 2013 legt minister Grouwels een nota voor met betrekking tot de planning van de meerjarenwerken voor de openbare werken en het vervoer. In die nota worden de begrotingsmiddelen voor het geheel van de openbare werken voorgesteld. Het gaat zowel om fietspaden, overstapparkerterreinen en tunnels.

parkings de transit, les tunnels. Il est exact que la note de Mme Grouwels faisait référence au *masterplan* tunnels et que nous n'avons pas demandé à disposer de ce document, il y a là un manquement. Cependant, ce point n'a pas fait l'objet de discussion sur le contenu technique. Il s'agit d'une simple prise d'acte du Gouvernement. Vous disposez de cette note.

Vous pouvez constater que les budgets communiqués par cette note sont issus du diagnostic de 2010 et concernaient donc uniquement les dispositifs de sécurité incendie. En d'autres termes, nous n'aurions pas résolu les problèmes de structure et de stabilité auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui même si nous avons pris connaissance du diagnostic.

La note de Mme Grouwels répondait donc partiellement à la demande du Gouvernement du 13 juin 2013 qui souhaitait obtenir « une note de stratégie globale relative aux investissements et à l'entretien des tunnels Bruxellois ». Cette demande était en effet plus globale et ne se résumait pas à un tableau de chiffres, ni à une communication. Et à cet égard, il faut bien constater que cette note ne répondait que partiellement à la demande du Conseil des Ministres du 13 juin 2013, dont je vous ai préparé un exemplaire pour la suite de vos travaux.

Ensuite, le 3 avril 2014, la Ministre Grouwels fait part des besoins en ressources humaines de la cellule ouvrages d'art de la direction gestion et entretien des voiries de Bruxelles Mobilité et demande l'engagement de cinq agents supplémentaires. Le Gouvernement a marqué son accord immédiat sur cette proposition. Autant le dire tout de suite, avec les informations dont nous avons connaissance aujourd'hui, ce chiffre apparaît trop faible.

Durant la formation du Gouvernement actuel, Bruxelles Mobilité a remis un mémorandum, dans lequel, parmi d'autres priorités, on retrouve la question des dispositifs de sécurité des tunnels, sous l'angle de ce qui était déjà relevé dans le diagnostic des tunnels : en d'autres termes, rien ne nous a alertés sur l'ampleur des problèmes de structure et de stabilité des tunnels avant les études lancées par le Gouvernement fin 2015. Cet élément est crucial pour bien comprendre le contexte.

En effet, en octobre 2015, le Ministre Smet demande une analyse de l'étanchéité du tunnel Léopold II. Ensuite, en novembre 2015, un morceau de plafonnage se détache du plafond du tunnel Rogier. Ces deux éléments nous amènent à l'évidence : il nous faut une étude complète de la structure et de la stabilité pour l'ensemble des tunnels bruxellois. En décembre 2015, le Conseil des Ministres est informé : Pascal Smet fait état de l'avancement des mesures d'urgences pour le tunnel Léopold II, fait état de problèmes d'étanchéité et annonce qu'il faudra potentiellement réaliser des travaux de réfection de l'étanchéité de tout le tunnel. Ces nouvelles informations changent l'approche du dossier et modifient fondamentalement ses paramètres. A

Het is juist dat de nota van mevrouw Grouwels verwees naar een *tunnelmasterplan* en dat wij niet gevraagd hebben om dat document te krijgen. Dat is een fout. Dat punt heeft echter nooit geleid tot discussies op technisch vlak. De regering heeft gewoon akte genomen. U beschikt over die nota.

U kan vaststellen dat de begrotingsmiddelen die in die nota vermeld staan, afkomstig zijn uit de diagnose 2010 en dus enkel betrekking hadden op de brandveiligheidsmaatregelen. Met andere woorden, wij zouden de structurele en de stabiliteitsproblemen die wij vandaag kennen niet opgelost hebben, ook al zouden wij kennis gehad hebben van de diagnose.

De nota van mevrouw Grouwels beantwoordde dus gedeeltelijk aan de vraag van de regering van 13 juni 2013, die graag wou beschikken over een algemene strategische nota betreffende de investeringen en het onderhoud van de Brusselse tunnels. De vraag was immers algemener en bleef niet beperkt tot een cijfertabel of een communicatie. In dat verband dient wel degelijk vastgesteld te worden dat die nota slechts gedeeltelijk tegemoetkwam aan de vraag van de Ministerraad van 13 juni 2013. Ik heb voor u een exemplaar voorbereid voor het vervolg van jullie werkzaamheden.

Op 3 april 2014 deelt minister Grouwels mee wat de behoeften zijn aan personeel in de dienst Kunstwerken van de Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen van Mوبiel Brussel. Zij vraagt dat vijf extra personeelsleden aangeworven worden. De regering heeft daar onmiddellijk mee ingestemd. Wij moeten er natuurlijk geen doekjes om winden, want met de informatie die wij vandaag hebben, weten wij dat dat cijfer te laag was.

Gedurende de vorming van de huidige regering, heeft Mوبiel Brussel een memorandum voorgelegd met daarin als één van de prioriteiten de kwestie van de veiligheidsmaatregelen in de tunnels, vanuit het standpunt van wat reeds bekend geworden was uit de diagnose van de tunnels : met andere woorden, niets wees ons op de omvang van de structuur- en stabiliteitsproblemen van de tunnels vóór de studies die de regering eind 2015 gestart heeft. Dat element is van cruciaal belang om de context te begrijpen.

In oktober 2015 heeft minister Smet immers om een analyse van de waterdichtheid van de Leopold II-tunnel gevraagd. Vervolgens is een deel van het plafond van de Rogiertunnel in november 2015 naar beneden gevallen. Die twee elementen leiden ons tot de evidente conclusie dat er een volledige studie over de structuur en stabiliteit voor alle Brusselse tunnels uitgevoerd moet worden. In december 2015 wordt de Ministerraad op de hoogte gesteld : Pascal Smet bespreekt de voortgang van de dringende maatregelen voor de Leopold II-tunnel, wijst op waterdichtheidsproblemen en kondigt aan dat de kans erin zit dat er herstellingswerken met het oog op het herstel van de waterdichtheid in de hele tunnel uitgevoerd moeten worden. Die nieuwe

ce moment, tout le monde prend conscience de l'existence d'un problème d'un autre ordre, lié à la stabilité des tunnels. En réaction, le Gouvernement demande à Pascal Smet de présenter un rapport sur l'état de tous des tunnels et de l'ensemble des ouvrages d'art.

Le début de l'année 2016 est ensuite rythmé par le résultat des rapports qui nous parviennent et entraîneront la fermeture du tunnel Stéphanie, suivie par celle du tunnel Montgomery.

Ces deux fermetures ont été immédiatement accompagnées d'une demande expresse pour explorer toutes les solutions visant la réouverture la plus rapide possible des tunnels. Le Gouvernement a également demandé à M. Pascal Smet de présenter au Gouvernement un plan d'investissements pluriannuel actualisé pour le mois de mars 2016 avec un échéancier des travaux, y compris sur la structure et la stabilité, j'y reviendrai lors de ma conclusion.

Voici brossé à grands traits l'historique de la gestion tunnels depuis que je suis en fonction. Comme vous pouvez le constater, nous ne sommes pas attentistes mais bien engagés dans un processus aussi complexe qu'essentiel pour l'avenir de notre Région.

2. L'interprétation du Ministre-Président de la situation des tunnels

J'aimerais maintenant vous livrer rapidement mon interprétation de la situation.

D'abord, je tiens à souligner que le dossier des tunnels est complexe et se prête peu à la simplification. Chercher à désigner un responsable et le charger de tous les maux montre une méconnaissance du dossier. Cependant, les responsabilités publiques sont là et doivent être établies - c'est le sens du travail de cette commission - mais elles dépassent les personnes, les positions et les partis.

Je vais dans un premier temps me concentrer sur les tunnels avant d'élargir mon propos.

Il y a trois périodes dans l'histoire des tunnels :

- En 1989, la Région hérite d'un réseau routier dense et aménagé sur la base d'une vision fonctionnaliste, qui découple le lieu de vie du lieu de travail, entraînant le phénomène bien connu de la navette. La création des tunnels date d'une époque révolue : outre une orientation générale au « tout à la voiture », la construction des tunnels date d'une époque où les normes de sécurité des infrastructures sont largement inférieures à ce que l'on connaît aujourd'hui. De plus, on peut questionner les méthodes de construction et de financement des tunnels de cette époque : intégraient-elles une vision à long

informatie verandert de aanpak van het dossier en halen de parameters volledig overhoop. Nu wordt iedereen zich bewust van een probleem van een andere orde, dat te maken heeft met de stabiliteit van de tunnels. De regering vraagt daarop aan Pascal Smet om een verslag voor te leggen over de staat van alle tunnels en alle kunstwerken.

Begin 2016 krijgen we een opeenvolging van resultaten van verslagen die tot de sluiting van de Stefaniatunnel en daarna van de Montgomerytunnel leidden.

Die twee sluitingen gingen onmiddellijk gepaard met het uitdrukkelijk verzoek om alle oplossingen te onderzoeken die zo snel mogelijk tot een heropening van de tunnels kunnen leiden. De regering heeft de heer Pascal Smet gevraagd om de regering een meerjareninvesteringsplan voor te leggen dat bijgewerkt moet worden vóór maart 2016, met een tijdschema voor de werkzaamheden, ook voor de structuur en stabiliteit. Ik zal daarop terugkomen in mijn conclusie.

Ziehier in grote lijnen de historiek van het tunnelbeheer sinds mijn aantreden. Zoals u kunt vaststellen, blijven wij niet bij de pakken zitten, maar zijn wij de weg ingeslagen van een complexe, maar essentiële procedure om de toekomst van ons Gewest veilig te stellen.

2. Interpretatie van de minister-president van de situatie van de tunnels

Ik zou u nu snel mijn interpretatie van de situatie willen geven.

Eerst wens ik te benadrukken dat het tunneldossier complex is en moeilijk vereenvoudigd kan worden. Een schuldig zoeken en van hem de zondebok maken bewijst dat men het dossier niet kent. De openbare verantwoordelijkheden moeten evenwel vastgesteld worden – dat is het werk van deze commissie – maar ze overstijgen de personen, de standpunten en de partijen.

Ik zal in eerste instantie focussen op de tunnels alvorens uit te weiden.

In de geschiedenis van de tunnels zijn er drie periodes :

- In 1989 erft het Gewest een dicht wegennet dat gebaseerd is op een functionalistische visie, die de woonplaats loskoppelt van de arbeidsplaats, wat tot het welbekende pendelen leidt. De tunnels werden in een afgesloten tijdperk gebouwd : toen stond alles ten dienste van « koning auto » en de tunnels werden gebouwd in een periode toen de veiligheidsnormen voor de infrastructures veel minder streng waren dan de huidige. Bovendien kan men vragen hebben over de bouw- en financieringsmethodes van de tunnels in die tijd; had men een langetermijnvisie op de kunstwerken ? Er bestond

terme des ouvrages d'art ? Par exemple, il n'existait pas de stratégie globale sur la maintenance tout au long du cycle de vie des tunnels.

- Une deuxième période commence avec la transposition de la directive européenne de 2004. Réagissant à une série d'accidents, cette directive lance une nouvelle approche de l'analyse de risque, modifie les standards et les exigences de sécurité, comme la présence suffisante de sorties de secours, de bouches à incendie, etc. La directive est non contraignante pour Bruxelles, mais la Région commence à rehausser ses propres standards : avant les années 2000, les questions soulevées au Parlement portent principalement sur la qualité de l'air ou la retransmission des radios FM dans les tunnels. A partir de 2005, M. Pascal Smet, durant son premier mandat, parle dans cette même enceinte de la sécurité des tunnels. Il propose ainsi en 2005 un plan pluriannuel de 50 millions d'euros. C'est à cette époque qu'est lancé le diagnostic des tunnels.
- Enfin, nous arrivons dans la troisième période, qui ne fait que débiter : c'est cette fois la question de l'état du génie civil des tunnels qui fait surface. Nous constatons qu'un pan de notre réseau routier est structurellement fragilisé et qu'il demande une réaction immédiate, ce à quoi nous nous attelons. Il en ira de même pour d'autres ouvrages d'art, comme les ponts, qui font également l'objet d'une étude approfondie par le Ministre Smet.

Il faut remarquer que ce tableau historique, rapidement brossé de cette manière, pourrait s'appliquer à d'autres domaines que les tunnels, à d'autres politiques que la Mobilité.

Une enquête publiée par *Le Soir* ce weekend titrait : « La Belgique s'effrite ». Le journal posait le constat général d'un désinvestissement de la part des pouvoirs publics depuis un quart de siècle, en investissant moitié moins que dans les années 70. Les écoles, les routes, les bâtiments publics – pensez au palais de Justice, les musées, les hôpitaux, tous arrivent à l'heure d'un bilan difficile. Ce bilan doit nous amener à nous questionner tous sur un aspect fondamental : de quelle manière l'autorité publique peut-elle investir dans le bien commun ? Quelle politique est encore possible aujourd'hui en matière d'équipements et d'infrastructure ? Devons-nous revoir les règles du jeu en matière de financement publique ?

La question est d'autant plus cruciale pour Bruxelles que notre Région a connu bien trop longtemps un sous-financement structurel. A Bruxelles, les Gouvernements successifs ont investi de manière colossale dans la mobilité, avec quasi un tiers du budget régional consacré aux transports, ce qui est énorme. C'est bien entendu ici le sous-financement historique de la Région qui est en cause. Si nous avons obtenu un refinancement depuis la sixième réforme

bij voorbeeld geen algemene strategie voor het onderhoud van de tunnels tijdens hun levenscyclus.

- Een tweede periode begint met de omzetting van de Europese richtlijn van 2004. Die richtlijn is aangenomen in reactie op een aantal ongevallen en geeft de aanzet tot de nieuwe benadering van de risicoanalyse, wijzigt de veiligheidsstandaarden en -vereisten, zoals de voldoende aanwezigheid van nooduitgangen, brandkranen, enz. De richtlijn is niet bindend voor Brussel, maar het Gewest begint zijn eigen standaarden te verstrengen : vóór de jaren 2000 gingen de vragen van de parlementsleden hoofdzakelijk over de luchtkwaliteit of de voortplanting van FM-radiogolven in de tunnels. Vanaf 2005 spreekt de heer Pascal Smet tijdens zijn eerste mandaat in ditzelfde halfroond over de veiligheid van de tunnels. In 2005 stelt hij aldus een meerjarenplan ten belope van 50 miljoen euro voor. In die periode wordt begonnen met de diagnose van de tunnels.
- Vervolgens breekt de derde periode aan, die nog maar begint : ditmaal gaat het over de staat waarin de tunnels zich bevinden. We stellen vast dat een deel van ons wegennet qua structuur niet meer up-to-date is en om een onmiddellijke reactie vraagt, waarmee we beginnen. Hetzelfde geldt ook voor andere kunstwerken zoals de bruggen, waarover minister Smet eveneens een grondige studie laat uitvoeren.

Er zij opgemerkt dat dit historisch overzicht, dat op deze manier snel werd opgesteld, ook zou kunnen worden gebruikt op andere domeinen dan de tunnels en op andere beleidsvelden dan mobiliteit.

Le Soir publiceerde dit weekend een enquête met als titel « La Belgique s'effrite ». De krant doet de algemene vaststelling dat de overheden onvoldoende geïnvesteerd hebben sinds een kwarteeuw en 50 % minder geïnvesteerd hebben dan in de jaren 70. De scholen, wegen, overheidsgebouwen – denk maar aan het Justitiepaleis – de musea en de ziekenhuizen bevinden zich in slechte staat. Die stand van zaken moet ons tot één fundamentele vraag brengen : hoe kan de overheid investeren in gemeenschappelijke goederen ? Welk beleid is er vandaag nog mogelijk inzake uitrustingen en infrastructuur ? Moeten we de spelregels voor overheidsfinanciering herzien ?

De vraag is des te crucialer voor Brussel, daar ons Gewest veel te lang structureel ondergefinancierd is. In Brussel hebben de opeenvolgende regeringen enorm geïnvesteerd in mobiliteit met bijna een derde van de gewestbegroting voor vervoer, wat enorm is. Het betreft hier natuurlijk de historische onderfinanciering van het Gewest. We hebben sinds de zesde staatsvorming een herfinanciering verkregen, maar dat neemt niet weg dat Brussel sinds 1989

de l'Etat, il n'en reste pas moins que Bruxelles porte des charges d'intérêt national depuis 1989, personne ici ne peut l'oublier !

La question globale est cependant de niveau européen et le débat doit donc être porté au niveau européen.

3. Conclusion

Ma conclusion, comme l'action du Gouvernement, est entièrement orientée vers l'avenir.

Comment réagir face à cette crise ? Comment garantir l'accessibilité de notre Région, comment assurer son développement ? Comment rassurer les Bruxellois et leur garantir que leur Gouvernement travaille d'arrache-pied pour réduire la congestion ?

Mon Gouvernement est conscient que nous ne sortirons par le haut de cette crise que via des changements.

Un changement de mentalité d'abord. La sixième réforme de l'Etat a accentué le poids des Régions dans le paysage institutionnel. Etant donné les compétences fédérales et régionales en matière de mobilité, et étant donné la place spéciale qu'occupe Bruxelles sur la carte des réseaux de transport, la concertation a encore pris plus d'importance qu'auparavant. Le RER, le ring, les parkings de transit, les trams et bus interrégionaux constituent des nécessités absolues. C'est une évidence : l'amélioration de la mobilité bruxelloise n'est possible que dans un cadre d'actions métropolitain, la solution au problème de congestion ne sera complète qu'à travers la mobilisation des outils de mobilité des trois Régions et de l'Etat Fédéral. Ici, le changement ne concerne pas la prise de conscience de cette situation mais bien la rapidité avec laquelle on se met à table pour travailler ensemble concrètement. Il faut aller plus vite, impulser une nouvelle dynamique dans l'intérêt de tous sur un problème commun. Les gens, habitant ou venant travailler à Bruxelles, attendent des réponses et c'est bien légitime.

Un changement dans notre organisation ensuite : il faut renforcer l'expertise publique ! Un service public fort est indispensable pour rendre un service de qualité aux Bruxellois. Ça suffit de diluer les responsabilités entre services administratifs et de déléguer le plus possible au privé. Cela ne fonctionne pas ! Vu l'ampleur future de la gestion des tunnels, je vous indique que nous menons une réflexion sur l'organisation de Bruxelles Mobilité. Comment la modifier pour assurer un service public de qualité pour assurer les études, les travaux, la maintenance et l'exploitation.

lasten van nationaal belang draagt. Niemand hier mag dat vergeten !

De algemene kwestie speelt zich evenwel op Europees niveau af en het debat moet op dat niveau worden gevoerd.

3. Conclusie

Mijn conclusie, zoals het optreden van de regering, is volledig gericht op de toekomst.

Hoe moeten we reageren op deze crisis ? Hoe kunnen we de bereikbaarheid van ons Gewest en de ontwikkeling ervan waarborgen ? Hoe kunnen we de Brusselaars geruststellen en hun garanderen dat de regering er alles aan doet om de congestie terug te dringen ?

Mijn regering is er zich van bewust dat we enkel met veranderingen uit deze crisis zullen geraken.

Eerst een mentaliteitsverandering. De zesde staatshervorming heeft het gewicht van de Gewesten in het institutionele landschap benadrukt. Gelet op de federale en gewestelijke bevoegdheden inzake mobiliteit en de bijzondere plaats die Brussel inneemt op de kaart van de vervoersnetten, is overleg nog belangrijker geworden dan vroeger. Het GEN, de Ring, de overstapparkerplaatsen, de trams en de intergewestelijke bussen zijn absolute noodzakelijkheden. Dat spreekt voor zich : de verbetering van de Brusselse mobiliteit is enkel mogelijk in het kader van een metropolitaan actiekader en de oplossing voor het congestieprobleem vereist dat de mobiliteitsinstrumenten van de drie Gewesten en de federale Staat worden ingezet. Ook hier gaat de verandering niet over de bewustwording van de situatie, maar wel over de snelheid waarmee men rond de tafel komt om concreet samen te werken. Men moet sneller werken en een nieuwe dynamiek tot stand brengen om een gemeenschappelijk probleem op te lossen. De mensen, of ze nu in Brussel wonen of er komen werken, verwachten antwoorden. Dat is hun goed recht.

Vervolgens een verandering in onze organisatie : de knowhow van de overheid moet worden uitgebreid ! Een sterke openbare dienstverlening is noodzakelijk om een kwaliteitsvolle dienst aan de Brusselaars te verlenen. Men moet ermee stoppen om de verantwoordelijkheden tussen administratieve diensten te versnipperen en om zo veel mogelijk uit te besteden aan de privésector. Dat werkt niet! Gelet op de toekomstige omvang van het beheer van de tunnels, wijs ik u erop dat we een reflectie houden over de organisatie van Mobiel Brussel. Hoe kan dat bestuur worden gewijzigd om een kwaliteitsvolle openbare dienst te verzekeren op het vlak van studies, werken, onderhoud en exploitatie ?

Un changement dans le financement enfin. Combien de temps encore cela va-t-il prendre pour qu'il soit admis que les règles du SEC2010 ne sont pas adaptées aux enjeux de notre Région et à ceux des autres Régions ? Ces règles représentent clairement un frein à la croissance et au développement. Un assouplissement de ces règles va encourager l'investissement public au profit des équipements et des infrastructures.

Je tiens à dire également un mot sur le *Brussels bashing*. Nous avons vécu ces derniers mois une séquence extrêmement brutale pour Bruxelles. Je ne reviens pas sur le *lockdown* que nous avons subi. Cependant, il est un fait que la problématique de la vétusté de nos ouvrages d'art concerne tout autant les deux autres Régions et le fédéral. Elle se pose même au niveau européen, je vous renvoie à la question de l'évolution des investissements publics ces dernières décennies. Dès lors, je me pose la question : pourquoi un traitement si brutal de la Région ? Spécialement dans le contexte où nous avons fermé deux tunnels par vigilance, suite à des études commandées par le Gouvernement et non suite à un drame humain. Serions-nous ici s'il n'y avait eu que la question des tunnels ? Cette question n'enlève bien entendu rien à nos responsabilités publiques sur le dossier qui nous occupe mais elle doit nous interroger.

Bruxelles est spéciale bien entendu. Sa complexité est congénitale tout autant que son dynamisme. La Région n'en est pas à son premier défi et son histoire montre que c'est dans le combat que nous sommes les meilleurs.

La Région doit être fière de ses ambitions, de ses forces vives. Et elle doit regarder ses difficultés avec lucidité. Mais de grâce, arrêtons ce *Brussels bashing* ! Pour Bruxelles, pour les Bruxellois.

Je tiens à être clair avec vous : mon Gouvernement est celui de la responsabilité. Je ne dévierai pas de cette ligne : nous assumerons le contenu des rapports et études que nous avons commandés.

Malgré les difficultés, je ne soutiendrai pas de discours qui enjolive la réalité, qui nous promet un lendemain chantant ou une résolution de problèmes facile et évidente, une rénovation de façade.

Mon Gouvernement a devant lui un enjeu fondamental à résoudre : rénover notre infrastructure tout en orientant son développement pour une mobilité apaisée, digne des enjeux métropolitains de demain. Nous ne pouvons pas faire l'un sans l'autre.

C'est partiellement la mission qui a été confiée à M. Pascal Smet : présenter au Gouvernement un plan d'investissements pluriannuel actualisé qui intègre les recom-

Tot slot, een verandering in de financiering. Hoelang zal het nog duren voordat men toegeeft dat de ESR 2010-regels niet aangepast zijn aan de uitdagingen waarmee ons Gewest en de overige Gewesten geconfronteerd worden ? Die regels zijn een duidelijke rem op de groei en ontwikkeling. Een versoepeling van die regels zal overheidsinvesteringen in uitrustingen en infrastructuur aanmoedigen.

Ik zou nog een woordje willen zeggen over het zogenaamde *Brussels bashing*. De jongste maanden heeft Brussel het heel zwaar te verduren gekregen. Ik zal niet terugkomen op de *lockdown* die we hebben gekend. Het is evenwel een feit dat de problematiek van onze verouderde kunstwerken ook de andere twee Gewesten en de federale overheid aanbelangt. Dat is zelfs een probleem voor Europa. Ik verwijz naar de problematiek van de evolutie van de openbare investeringen de jongste decennia. Bijgevolg stel ik me de vraag waarom het Gewest zo hard wordt aangepakt ? Vooral gelet op het feit dat we twee tunnels hebben gesloten uit voorzorg en ingevolge studies waartoe opdracht gegeven door de regering en niet ingevolge een menselijk drama. Zouden we hier zitten als het alleen maar ging over de tunnels ? Die problematiek doet uiteraard niets af aan onze verantwoordelijkheid als overheid in het dossier dat ons bezighoudt, maar wij moeten ons de nodige vragen stellen.

Brussel is uiteraard bijzonder en even complex als dynamisch. Het Gewest staat niet voor zijn allereerste uitdaging en de geschiedenis toont aan dat een strijd het beste in onszelf naar boven haalt.

Het Gewest moet trots zijn op zijn ambities en zijn stuwende krachten. Het Gewest moet de problemen met een lucide geest aanpakken. Maar laten we alstublieft ophouden met Brussel te schofferen. In het belang van Brussel en de Brusselaars.

Ik wil klaar en duidelijk zijn : mijn regering neemt haar verantwoordelijkheid. Ik wijk daar niet van af : wij zullen rekening houden met de rapporten en studies waartoe wij opdracht hebben gegeven.

Ondanks de problemen, schaar ik mij niet achter uitspraken die de werkelijkheid opsmukken en die ons een zorgeloze toekomst vooropstellen of een gemakkelijke en evidente oplossing van de problemen, een opsmuk van de gevel.

Mijn regering staat voor een grote uitdaging : onze infrastructuur renoveren, met aandacht voor een vlotte mobiliteit, die de grootstedelijke uitdagingen van de toekomst aankan. Het ene kan niet zonder het andere.

Dat is deels de opdracht die aan de heer Pascal Smet is toevertrouwd : de regering een bijgewerkt meerjarig investeringsplan voorleggen, dat rekening houdt met de aanbe-

mandations des différents rapports d'étude pour le mois de mars 2016 avec un échéancier des travaux. Cette note cadrera la manière dont nous allons résoudre la problématique des tunnels de manière cohérente et complète.

Mon Gouvernement est soudé : tout le monde est conscient que la mobilité conditionne nos performances socio-économiques, notre politique d'emploi, d'environnement, de logement, etc.

S'il appartient au Gouvernement de prendre les décisions nécessaires, il vous appartient au sein de cette commission d'établir un bilan et de dessiner des perspectives. Cette mission est essentielle et je vous remercie d'avance de votre travail. ».

II.4.6. Échange de vues

Mme Céline Delforge déclare que son intervention portera sur le présent et sur l'avenir, les auditions des prédécesseurs de M. Rudi Vervoort à la ministre-présidence, MM. Picqué et de Donnea, ayant suffisamment éclairé la commission spéciale quant au passé.

La députée note que les travaux à réaliser dans les tunnels s'annoncent désormais plus importants et plus onéreux que ne le laissait présager la *masterplan*. Aussi souhaiterait-elle savoir si une estimation des montants nécessaires peut déjà être faite; la question des moyens requis par la rénovation des tunnels lui semble en effet centrale.

L'oratrice s'associe à la volonté exprimée par M. Rudi Vervoort de mettre un terme au *Brussels bashing*.

La députée se dit consciente du fait que les infrastructures bruxelloises répondent aux besoins, non pas de la seule population de la Région, mais de l'ensemble du pays et au-delà. Néanmoins, il ne lui paraît pas opportun d'investir des moyens lourds dans la rénovation et l'entretien des tunnels bruxellois, dans la mesure où, comme l'a montré M. Charles Picqué dans son exposé, les tunnels ont pour condition et encouragent à la fois un usage effréné de la voiture. L'alternative est, selon elle, la suivante : soit tourner la page du « tout à la voiture » et entrer dans le vingt-et-unième siècle, soit faire perdurer la situation actuelle, dont M. Rudi Vervoort a souligné qu'elle ne répond même pas aux besoins des automobilistes, puisqu'on pourrait rouvrir tous les tunnels sans que la fluidité du trafic n'en soit améliorée.

L'oratrice regrette que l'émotion suscitée par la fermeture de quelques tunnels routiers ne s'observe pas lorsque les personnes à mobilité réduite n'ont plus accès à une station de métro dont les escalators sont en panne, lorsque les usagers des transports en commun subissent une rupture de charge en raison de travaux sur les lignes ou lorsqu'ils renoncent à un trajet parce qu'il nécessite trois correspondances. Les investissements insuffisants dans les transports

velingen uit de verschillende studierapporten, tegen maart 2016, met een tijdschema voor de werken. Die nota zal aangeven hoe wij de tunnelproblematiek op een coherente en volledige manier zullen oplossen.

Mijn regering trekt aan hetzelfde touw : elkeen is zich bewust van het feit dat mobiliteit bepalend is voor onze sociaaleconomische prestaties, ons werkgelegenheids-, leefmilieu-, huisvestings- en ander beleid.

De regering moet de noodzakelijke beslissingen nemen. Deze commissie moet een balans opmaken en perspectieven uittekenen. Dat is een essentiële opdracht en ik dank u op voorhand voor uw werk. ».

II.4.6. Gedachtewisseling

Mevrouw Céline Delforge zegt dat haar interventie over het heden en de toekomst zal gaan, aangezien de hoorzittingen met de voorgangers van de heer Rudi Vervoort, de heren Picqué en de Donnea, de bijzondere commissie voldoende informatie over het verleden verschaft hebben.

De volksvertegenwoordigster stelt vast dat de in de tunnels uit te voeren werken groter en duurder zullen worden dan wat in het *masterplan* vooropgesteld werd. Zij zou willen weten of er al een raming van de noodzakelijke bedragen gemaakt kan worden; de geldkwestie voor de renovatie van de tunnels lijkt haar inderdaad van centraal belang.

De spreekster sluit aan bij de wens van de heer Rudi Vervoort om een einde te maken aan de *Brussels bashing*.

Het parlementslid is zich bewust van het feit dat de Brusselse infrastructuur niet enkel moet voldoen aan de behoeften van de bevolking van het Gewest maar ook van het hele land en verder. Toch lijkt het haar niet opportuun zwaar te investeren in renovatie en onderhoud van de Brusselse tunnels, omdat, zoals de heer Charles Picqué in zijn uiteenzetting aangetoond heeft, de tunnels een aanzuigeffect op de auto's hebben. Volgens haar bestaat het alternatief erin de bladzijde van de auto als heilige koe om te draaien en de stap naar de 21^{ste} eeuw te zetten, ofwel de huidige toestand te bestendigen. De heer Rudi Vervoort heeft onderstreept dat deze toestand niet voldoet aan de behoeften van de automobilisten, aangezien men alle tunnels opnieuw zou kunnen openen zonder dat dit ook maar enige invloed heeft op de vlothed van het verkeer.

De spreekster betreurt dat de emoties rond de sluiting van enkele verkeerstunnels evenwel niet zo hoog opflakkeren wanneer personen met beperkte mobiliteit geen toegang meer hebben tot een metrostation omdat de roltrappen defect zijn of wanneer gebruikers van het openbaar vervoer moeten overstappen omdat er werken zijn op de lijnen. Soms zien die gebruikers zelfs af van een rit omdat ze drie maal moeten overstappen. De onvoldoende investeringen

publics, note la députée, ne font pas l'objet de commissions spéciales.

Or, il semble impossible à l'oratrice d'à la fois résoudre les problèmes des tunnels et ceux des transports en commun, sauf à endetter durablement la Région, notamment en recourant à des partenariats public-privé qui sont en réalité, selon la députée, une forme d'endettement masquée, puisqu'ils lieront *volens nolens* les Gouvernements suivants qui devront en payer la facture.

Selon la députée, l'avenir est aux transports publics et il convient dès à présent, non pas de planifier de grands travaux d'infrastructures dont les bénéfices, s'il y en a, ne se feront sentir que dans quinze ou vingt ans, mais de faire rouler davantage de bus et de mettre des trains sur les rails qui existent déjà.

L'oratrice ne nie pas la nécessité du maintien de certains tunnels de fluidité, par exemple pour le franchissement de certains carrefours difficiles, mais doute qu'il soit pertinent de consacrer des centaines de millions d'euros à des tunnels de pénétration qui n'apportent aucune plus-value en termes de mobilité.

M. Alain Courtois partage les analyses de M. Rudi Vervoort sur l'attention due aux infrastructures publiques ou semi-publiques vieillissantes.

Le député souligne que la problématique des tunnels ne peut être réduite, à son sens, à une manifestation de ce *Brussels bashing* qu'il déplore lui aussi; la responsabilité de la Région dans la situation lui paraît en l'occurrence indéniable.

L'orateur s'interroge sur le financement prévu par le Gouvernement pour rénover et mettre en conformité les tunnels. Il regrette à ce propos que le Gouvernement ait refusé la main tendue par le fédéral.

M. Emmanuel De Bock lui reproche de réécrire l'histoire.

M. Alain Courtois rappelle que le *masterplan* évoquait en 2012 la somme de 360 millions d'euros. Quelle est l'estimation actuelle ?

Le député revient sur la question du personnel nécessaire à l'administration pour remplir ses missions : le Ministre-Président a évoqué l'engagement de cinq personnes.

M. Rudi Vervoort précise que la décision a été prise de les recruter mais que leur engagement n'a pas encore eu lieu.

in het openbaar vervoer komen niet aan bod in de bijzondere commissies, zo stelt het parlementslid vast.

Het lijkt volgens haar onmogelijk om tegelijk de problemen in de tunnels en de problemen van het openbaar vervoer op te lossen, tenzij men het Gewest voor lange tijd met schulden opzadelt, onder andere via publiek-private samenwerkingsvormen die volgens het parlementslid in werkelijkheid slechts een verholen vorm van schuldopstapeling zijn, aangezien de volgende regeringen *volens nolens* de factuur zullen moeten betalen.

De toekomst is aan het openbaar vervoer en men moet nu geen grote infrastructuurwerken plannen waarvan de resultaten, als er al zouden zijn, pas binnen 15 of 20 jaar voelbaar zullen zijn, maar men moet wel meer bussen laten rijden en treinen op de sporen zetten die al bestaan.

De spreekster ontkent niet dat bepaalde tunnels behouden moeten worden met het oog op de vlotheid van het verkeer, bijvoorbeeld om moeilijke kruispunten over te steken, maar twijfelt eraan dat het nuttig zou zijn om honderden miljoenen euro te besteden aan penetratietunnels die geen enkele meerwaarde op het vlak van mobiliteit bieden.

De heer Alain Courtois is het eens met de heer Rudi Vervoort over de aandacht die besteed moet worden aan verouderde openbare of semiopenbare infrastructuur.

Het parlementslid onderstreept dat de tunnelproblematiek niet beperkt mag worden tot een rondje *Brussels bashing*, wat hij ook betreurt; de verantwoordelijkheid van het Gewest in deze kwestie is volgens hem onontkenbaar.

De spreker heeft vragen bij de financiering van de regering voor de renovatie en het conform maken van de tunnels. Hij betreurt in dat verband dat de regering de uitgestoken hand van de federale regering geweigerd heeft.

De heer Emmanuel De Bock verwijt hem de geschiedenis te herschrijven.

De heer Alain Courtois herinnert eraan dat het *masterplan* in 2012 gewag maakte van een bedrag van 360 miljoen euro. Wat is de huidige raming ?

Het parlementslid komt terug op de kwestie van het personeel dat nodig is om de opdrachten van het bestuur te vervullen : de minister-president heeft het gehad over de aanwerving van vijf personen.

De heer Rudi Vervoort preciseert dat de beslissing genomen is om die aan te werven, maar dat die aanwerving nog niet plaatsgevonden heeft.

M. Alain Courtois suppose que l'arrêt du Conseil d'État relatif au cadre linguistique aura freiné la procédure.

S'agissant du tunnel Léopold II, le député expose que le mode de financement retenu – un partenariat public-privé – recueille l'approbation de son groupe. Il souhaiterait savoir si la même option sera retenue pour financer les travaux d'autres ouvrages d'art. Il voudrait connaître l'état d'avancement des discussions avec la Banque européenne d'investissement et savoir si, à ce stade, les opérations budgétaires des années à venir peuvent déjà être retracées. L'orateur rappelle qu'un péage a été, à un moment, envisagé pour ce tunnel : qu'en est-il de cette idée ? Il voudrait enfin savoir quels éléments ont conduit le Gouvernement à débloquent ce dossier marqué par des phases successives d'avancée et de recul.

M. Philippe Close relève que le Ministre-Président a brièvement abordé la question des mécanismes de financement – l'enjeu lui semble fondamental. En effet, ce sont des sommes très importantes qui devront être consacrées aux infrastructures et son groupe n'est pas prêt à admettre que d'autres politiques régionales en pâtissent.

L'orateur redoute que le choix du mode de financement ne soit dicté que par des raisons de comptabilité budgétaire; il expose à cet égard que les partenariats public-privé sont souvent utilisés à seule fin d'échapper aux contraintes du système européen des comptes nationaux et régionaux (SEC 2010).

Le député estime en effet que le SEC 2010 paralyse certaines politiques en empêchant les autorités publiques d'amortir ou de provisionner. Or, les grands travaux d'infrastructure s'inscrivent nécessairement dans des plans pluriannuels. La Région se désendette très vite, souligne l'orateur, et dispose donc des capacités budgétaire et financière d'agir (quelle que soit d'ailleurs l'option finalement retenue); toutefois, les normes européennes y font obstacle. Aussi l'orateur estime-t-il indispensable de plaider pour que ces normes soient moins contraignantes.

Le député s'inquiète des suggestions, émises par d'aucuns, d'une externalisation complète des inspections. À la lumière d'autres dossiers, il craint que des opérateurs privés, soucieux de se couvrir, n'incitent à des travaux permanents; le député préférerait donc que les pouvoirs publics conservent la maîtrise de l'inspection des tunnels. Dès lors, il voudrait savoir de quelle manière le Gouvernement envisage que se dérouleront les inspections dans le futur.

M. Bruno De Lille est ravi d'entendre que le Gouvernement souhaite renoncer au tout-à-la-voiture dans les transports. C'est le seul moyen de maintenir Bruxelles accessible à tous.

Il se range à la thèse de Mme Delforge, selon laquelle on doit être cohérent au moment de déterminer les investisse-

De heer Alain Courtois veronderstelt dat het arrest van de Raad van State over het taalkader de procedure vertraagd heeft.

In verband met de Leopold II-tunnel zegt het parlementslid dat de gekozen financieringswijze – PPS – de goedkeuring van zijn fractie krijgt. Hij vraagt of dezelfde keuze gemaakt zal worden voor de financiering van andere kunstwerken. Hij vraagt hoe het staat met de besprekingen met de Europese investeringsbank en vraagt of men nu al de krijtlijnen kan uittekenen voor de begrotingsoperaties van de komende jaren. Hij herinnert eraan dat er op een bepaald moment gedacht is aan een tolheffing voor die tunnel : hoe staat het met dat idee ? Hij zou tot slot willen weten waarom de regering dat dossier gedeblokkeerd kon krijgen, gelet op de opeenvolgende fazen van vooruitgang en achteruitgang.

De heer Philippe Close wijst erop dat de minister-president de financieringsmechanismen eventjes te berde gebracht heeft. De inzet is voor het parlementslid fundamenteel. Het gaat om enorme bedragen voor de infrastructuur en zijn fractie wil niet dat andere beleidskeuzes daaronder lijden.

De spreker vreest dat de keuze van de financieringswijze ingegeven wordt door redenen van begrotingscomptabiliteit; hij zegt dat de publiek-private samenwerkingsvormen vaak gebruikt worden enkel en alleen om te ontsnappen aan de verplichtingen van het Europees stelsel van nationale en regionale rekeningen (ESR 2010).

Het parlementslid meent immers dat ESR 2010 bepaalde beleidskeuzes verlamt, omdat de overheid verhinderd wordt om aflossingen te doen of provisies aan te leggen. De grote infrastructuurwerken passen noodzakelijkerwijze in meerjarenplannen. Het Gewest lost snel zijn schulden af en beschikt dus over de begrotings- en financiële capaciteit om op te treden (ongeacht trouwens de uiteindelijk gekozen formule); de Europese normen verhinderen dat echter. De spreker vindt het dan ook noodzakelijk dat die normen minder dwingend zouden worden.

Het parlementslid maakt zich zorgen over de voorstellen van sommigen om de inspecties volledig uit te besteden. Gelet op andere dossiers vreest het parlementslid dat private operatoren, om zich in te dekken, aansturen op permanente werken; het parlementslid zou dus liever hebben dat de overheid zelf blijft instaan voor de tunnelinspectie. Op welke manier denkt de regering de toekomstige inspecties te organiseren ?

De heer Bruno De Lille is blij te horen dat de regering af wil van de periode waarin de klemtoon van het vervoer enkel op de wagen lag. Dat is de enige optie om Brussel voor iedereen toegankelijk te houden.

Hij sluit zich aan bij de these van mevrouw Delforge dat coherentie vereist is wanneer de investeringen vastgelegd

ments. Il sera difficile d'apporter une solution globale à la mobilité bruxelloise parce que les moyens sont insuffisants pour à la fois réparer les tunnels et développer les autres modes de transport.

On suggère d'assurer la sécurité des tunnels pour les cinquante prochaines années. En quoi cela cadre-t-il avec leur fermeture éventuelle dans dix ans ? Il vaudrait mieux rénover les tunnels pour les dix prochaines années tout en augmentant drastiquement les investissements dans les autres modes de transport.

La crise des tunnels actuelle peut en outre nous aider à mettre les autres niveaux de pouvoir devant leurs responsabilités dans d'autres dossiers de mobilité : le fédéral pour le RER, la Flandre pour le *Brabantnet* et l'ensemble des partenaires pour la taxe kilométrique intelligente.

Il n'empêche que Bruxelles elle-même doit agir, par exemple en développant davantage les transports en commun en complément au métro. L'orateur ne voit pas d'inconvénient à l'onéreuse extension du métro jusqu'à Grand-Bigard qu'on a suggérée, alliée à la construction de parkings de dissuasion à cet endroit. L'orateur plaide surtout pour qu'on réduise de 20 % la pression automobile sur la Région, ce qui réglera le problème de mobilité global.

L'orateur a encore une question concrète. Le directeur général Jean-Paul Gailly a estimé à 523 millions d'euros une première rénovation de tous les tunnels bruxellois sur une courte période. Ce montant est-il réaliste ou devons-nous prévoir un montant supplémentaire ?

Mme Michelle Carthé s'interroge sur la position du Gouvernement en ce qui concerne le tunnel Léopold II, ouvrage d'art emprunté par les navetteurs mais aussi par les habitants des quartiers du Nord-Ouest. La rénovation en a récemment été confirmée et sa planification dépendra du mode de financement retenu. La députée souligne que de tels travaux doivent être entrepris parallèlement aux mesures visant à soulager la Région de la pression automobile via le renforcement des transports en commun (bus, tram et train – ce dernier requérant la collaboration du fédéral). Elle souhaiterait savoir si le Gouvernement entend bien mener de front ces deux politiques, dont elle récuse qu'elles soient exclusives : la rénovation des infrastructures routières et le désengorgement de la Région.

D'autre part, elle souhaiterait s'assurer qu'une concertation avec les communes concernées est bien envisagée préalablement aux travaux de rénovation, notamment pour définir des plans de circulation qui permettent une mobilité partagée et favorisent la multimodalité.

M. Stefan Cornelis note que certains collègues optent pour une fermeture complète des tunnels. Ce n'est pas une option pour son groupe, qui soutient toujours une accessibilité maximale de la ville sans aucun tabou, assortie

worden. De globale oplossing voor de Brusselse mobiliteit zal moeilijk zijn, omdat er onvoldoende geld voorhanden is voor het herstel van de tunnels én voor de ontwikkeling van de alternatieve vervoersmodi.

Er wordt geopperd om de tunnels voor de komende vijftig jaar veilig te maken. Hoe valt dit te rijmen met hun eventuele sluiting binnen tien jaar ? Een betere oplossing bestaat in een renovatie van de tunnels voor de komende tien jaar, gekoppeld aan forse verhoging van de investeringen in de alternatieven.

De huidige tunnelcrisis kan bovendien als breekijzer dienen om de andere overheden op hun verantwoordelijkheid in andere mobiliteitsdossiers te wijzen : het federale niveau voor het GEN, Vlaanderen voor het Brabantnet en alle partners tezamen voor de slimme kilometerheffing.

Dit neemt niet weg dat Brussel zelf moet handelen, zoals met de ontwikkeling van bijkomend openbaar vervoer in aanvulling op de metro. De spreker ziet geen graten in het te dure voorstel om de metro tot Groot-Bijgaarden door te trekken, in combinatie met de bouw van randparkings aldaar. De spreker pleit vooral voor een verlaging van de autodruk met 20 % op het Gewest als oplossing van de gehele verkeersproblematiek.

De spreker heeft nog een concrete vraag. Bij monde van directeur-generaal Jean-Paul Gailly werd een eerste renovatie van alle Brusselse tunnels in een korte periode geraamd op 523 miljoen euro. Is dat bedrag realistisch of moeten we daar nog een bedrag bijtellen ?

Mevrouw Michelle Carthé heeft vragen bij het standpunt van de regering over de Leopold II-tunnel, een kunstwerk dat door de pendelaars, maar ook door de inwoners van de wijken in het noordwesten gebruikt wordt. Onlangs is de renovatie ervan bevestigd en de planning van de werken zal afhangen van de gekozen financieringswijze. Het parlementslid onderstreept dat dergelijke werken parallel gevoerd moeten worden met maatregelen die de druk van de auto in het Gewest verminderen via de uitbreiding van het openbaar vervoer (bus, tram en trein – die laatste vereist samenwerking met de federale overheid). Zij vraagt of de regering wel van plan is om die twee beleidskeuzes tegelijk uit te voeren. Zij verwerpt dat ze elkaar uitsluiten : de renovatie van de wegeninfrastructuur en de ontlasting van het Gewest.

Anderzijds wil zij er zeker van zijn dat er wel degelijk gedacht wordt aan overleg met de gemeenten in kwestie voor de renovatiewerken, onder andere om verkeersplannen op te stellen die in de richting gaan van gedeelde mobiliteit en multimodaliteit.

De heer Stefan Cornelis merkt op dat sommige collega's voor een verregaande sluiting van de tunnels opteren. Dit is geen optie voor zijn fractie, die steeds een maximale bereikbaarheid van de stad zonder taboes voorstaat, gekop-

d'investissements dans d'autres modes de transport (RER, itinéraires cyclables, transports en commun).

Les tunnels peuvent également être une solution pour la mobilité de demain. La mobilité et les voitures évolueront, et il faudra peut-être adapter les tunnels à cette évolution. L'orateur se réfère à cet égard au tunnel « vert » de Lyon.

M. Emmanuel De Bock pose que le Gouvernement actuel hérite d'une situation dans laquelle l'administration et le politique ont une responsabilité partagée et que le rôle de la commission spéciale est d'identifier les problèmes et de proposer des solutions – à chacun de se demander ce que, placé dans les mêmes circonstances que les protagonistes, il aurait fait de mieux.

L'orateur considère que les éléments présentés à la commission spéciale au sujet des quinze dernières années permettent de dégager un fil rouge : la longueur des délais de transmission de l'information entre l'administration et les autorités politiques. Entre le constat d'un problème sur le terrain, sa remontée jusqu'au sommet de l'administration, l'alerte du politique et la mise en œuvre de solutions structurelles, il y a selon le député une considérable déperdition d'énergie. Que peut-on faire pour améliorer ces délais ?

Le député aborde ensuite la question de la fonction publique. Il note que les ingénieurs, à la différence des politiciens, trouvent exaltante la problématique de l'entretien des ouvrages d'art. Il constate toutefois que l'administration régionale bruxelloise peine à conserver ses bons éléments, qui parfois la quittent pour être nommés ailleurs ou bénéficier de conditions de travail et de rémunération plus attrayantes, etc. L'orateur, élargissant son propos à l'ensemble de la fonction publique, se demande dès lors si le marché de l'emploi permettra de combler les carences en personnel, actuelles et futures, et d'assurer la transmission des savoir-faire.

L'orateur évoque enfin un problème qu'il estime récurrent à tous les niveaux de pouvoir : l'oubli, dans la prise de décision, de la question de l'entretien des infrastructures. On s'inquiète de leur coût et de leur opportunité, jamais de leur entretien. Le député estime qu'il s'agit d'une erreur que ne commettent pas les particuliers lorsqu'ils envisagent l'achat d'une maison : eux font une analyse en termes de coûts et de bénéfices prenant en compte les charges auxquelles ils seront confrontés au cours des vingt ou trente années suivant leur achat. Le député estime que cette dimension devrait être systématiquement intégrée aux processus de décision, en cas d'investissements lourds.

Le député conclut en invitant à la plus grande transparence et se félicite que les travaux de la commission spéciale représentent une étape sans précédent dans cette

peld aan investeringen in alternatieve modi (GEN, fietsroutes, openbaar vervoer).

Tunnels kunnen ook een oplossing voor de mobiliteit in de toekomst worden. De mobiliteit en de wagens zullen veranderen en de tunnels moeten hieraan misschien aangepast worden. De spreker verwijst hierbij naar de 'groene' tunnel van Lyon.

De heer Emmanuel De Bock poneert dat de huidige regering een situatie heeft geërfd waarin het bestuur en de politiek een gedeelde verantwoordelijkheid hebben en dat de taak van de bijzondere commissie erin bestaat de problemen vast te stellen en oplossingen voor te stellen, waarbij iedereen zich moet afvragen wat hij beter zou hebben gedaan als hij zich in dezelfde omstandigheden als de protagonisten had bevonden.

De spreker is van oordeel dat de elementen over de laatste vijftien jaar die aan de bijzondere commissie zijn voorgesteld, een rode draad hebben : het duurt lang voordat de informatie tussen het bestuur en de politieke overheden doorstroomt. Tussen de vaststelling van het probleem te velde, de inlichting van de top van het bestuur, de waarschuwing van de politieke overheid en de uitvoering van structurele oplossingen gaat er volgens de volksvertegenwoordiger aanzienlijk veel energie verloren. Wat kan men doen om die termijnen in te korten ?

De volksvertegenwoordiger kaart vervolgens de kwestie van het openbaar ambt aan. Hij wijst erop dat de ingenieurs, in tegenstelling tot politici, de problematiek van het onderhoud van kunstwerken fascinerend vinden. Hij stelt evenwel vast dat het Brussels gewestbestuur moeite heeft om zijn goede elementen in dienst te houden, die soms vertrekken om elders benoemd te worden of aantrekkelijkere arbeids- en bezoldigingsvoorwaarden te krijgen. De spreker breidt die opmerking uit tot het hele openbaar ambt en vraagt zich bijgevolg af of de arbeidsmarkt in de huidige en toekomstige personeelsbehoeften zal kunnen voorzien en zal kunnen zorgen voor de overdracht van de knowhow.

Tot slot kaart de spreker een probleem aan dat volgens hem terugkomt op alle gezagsniveaus : het feit dat er bij de besluitvorming geen rekening wordt gehouden met het onderhoud van de infrastructuur. Men maakt zich zorgen over de kostprijs en de opportuniteit ervan, maar nooit over het onderhoud. Volgens de volksvertegenwoordiger is dat een fout die particulieren niet begaan wanneer ze de aankoop van een huis overwegen : ze maken zelf een analyse van de kosten en baten en houden daarbij rekening met de kosten waarmee ze in de 20 of 30 jaar na hun aankoop geconfronteerd zullen worden. Volgens de volksvertegenwoordiger zou die dimensie systematisch geïntegreerd moeten worden in de besluitvormingsprocessen over zware investeringen.

Tot besluit vraagt de volksvertegenwoordiger om zoveel mogelijk transparantie. Hij vindt dat de werkzaamheden van de bijzondere commissie een stap zonder weerga in de

direction : l'ensemble des documents versés à ses travaux peuvent être consultés par tout un chacun sur le site internet du Parlement.

M. Hervé Doyen infère des exposés de MM. Picqué et Vervoort un changement d'époque, avec le passage d'une logique urbanistique fonctionnaliste à la tendance actuelle, qui est de refaire de la ville un lieu de vie. C'est l'ensemble de la ville et de ses usagers qui mérite, selon le député, d'échapper à l'emprise de la voiture. À M. Henri Hondemarcq prétendant en 1954, dans un texte cité par M. Charles Picqué, que favoriser les transports en commun relèverait d'une « conception dirigiste », l'orateur réplique que favoriser la voiture ressortissait à un dirigisme du marché.

L'orateur voudrait être rassuré sur le financement de la rénovation des tunnels : y affecter les moyens nécessaires ne saurait compromettre le développement des transports publics. Or, la question du financement de ce développement se posait déjà avant que n'éclate l'affaire des tunnels. Le député craint qu'il ne soit pas possible d'à la fois rénover l'ensemble des tunnels bruxellois et de réaliser l'ensemble des mesures en faveur des mobilités alternatives. Une réflexion profonde sur la ville de demain devra, selon le député, guider les arbitrages inévitables. L'orateur souligne que nous payons aujourd'hui le prix du fonctionnalisme d'il y a cinquante ans; il espère que dans cinquante ans, les gens bénéficieront de la vision audacieuse que le Gouvernement aura su développer aujourd'hui. Aussi appelle-t-il le Ministre-Président et le Gouvernement à poser des choix radicaux en matière de mobilité car, soutient-il, ce sont les infrastructures qui induisent les comportements individuels et non l'inverse.

M. Rudi Vervoort explique que, lorsqu'il évoque le *Brussels bashing*, il ne cherche pas à se défaire : il est indéniable que, depuis 1989, la gestion des tunnels bruxellois relève de la responsabilité du Gouvernement régional. Son objectif est de mettre en évidence le lien qui a été fait dans le discours médiatique et politique, indûment selon lui, entre la fermeture du tunnel Stéphanie et le *lockdown* dont Bruxelles a fait l'objet à la suite des attentats du 13 novembre dernier. L'orateur estime que cette commission spéciale n'existerait pas si la communication autour de la fermeture du tunnel Stéphanie avait été mieux maîtrisée, si l'on n'avait pas laissé le champ libre aux déplorations hystériques selon lesquelles cette fermeture aurait pour conséquence une ville morte, comme pendant le *lockdown*. L'orateur dit assumer sa part dans la responsabilité collective de cette mauvaise communication de crise. La commission spéciale est selon lui un des aspects de la « surréponse » à la problématique des tunnels, la stricte réalité des choses ne justifiant pas un tel emballement. L'orateur relève à cet égard que les autres Régions ont bien plus habilement communiqué, lorsque, dans le sillage du tunnelgate, elles se sont penchées sur l'état de leurs propres infrastructures : ainsi,

goede richting zijn : alle documenten met betrekking tot de werkzaamheden kunnen door eenieder geraadpleegd worden op de internetsite van het Parlement.

Uit de uiteenzettingen van de heer Picqué en Vervoort leidt de heer Hervé Doyen af dat er een nieuw tijdperk is uit aangebroken met de overgang van een functionalistische visie op stedenbouw naar de huidige trend, namelijk van de stad een plaats te maken waar men leeft. Volgens de volksvertegenwoordiger verdienen de hele stad en haar gebruikers het om aan de almacht van de auto te ontsnappen. Op de opmerking van de heer Henri Hondemarcq die in een door de heer Charles Picqué geciteerde tekst in 1954 beweerde dat het bevorderen van het openbaar vervoer van dirigisme getuigt, repliceert de spreker dat het bevorderen van de wagen van markt-dirigisme getuigt.

De spreker zou gerustgesteld willen worden over de financiering van de renovatie van de tunnels : de nodige middelen daarvoor uittrekken zou de ontwikkeling van het openbaar vervoer niet in het gevaar brengen. De kwestie van de financiering van die ontwikkeling was al aan de orde voordat de tunnelproblematiek losbarstte. De volksvertegenwoordiger vreest dat het niet mogelijk is om tegelijkertijd alle Brusselse tunnels te renoveren en alle maatregelen ten gunste van de alternatieve vormen van mobiliteit uit te voeren. Volgens de volksvertegenwoordiger zou een grondige reflectie over de stad van morgen tot onvermijdelijke keuzes moeten leiden. De spreker benadrukt dat we vandaag de prijs betalen van het functionalisme van 50 jaar geleden; hij hoopt dat over 50 jaar de mensen baat zullen hebben bij de moedige visie die de regering vandaag zal ontwikkelen. Daarom roept hij de minister-president en de regering op om radicale keuzes op het vlak van mobiliteit te maken, want, aldus de spreker, het zijn de infrastructuren die de individuele gedragingen sturen en niet andersom.

De heer Rudi Vervoort legt uit dat, toen hij van *Brussels bashing* sprak, hij niet probeerde om zijn verantwoordelijkheid uit de weg te gaan : het staat onmiskenbaar vast dat het beheer van de Brusselse tunnels sinds 1989 onder de verantwoordelijkheid van de gewestregering valt. Het is zijn bedoeling om het verband te verduidelijken dat in de media en de politiek volgens hem onterecht werd gelegd tussen de sluiting van de Stefaniatunnel en de *lockdown* van Brussel ten gevolge van de aanslagen van 13 november laatstleden. De spreker vindt dat deze bijzondere commissie niet zou bestaan als de communicatie rond de sluiting van de Stefaniatunnel beter was verlopen, als men de hysterische jammerklachten dat die sluiting zou leiden tot een dode stad, zoals tijdens de *lockdown*, meteen de kop had ingedrukt. De spreker neemt zijn deel van de collectieve verantwoordelijkheid voor die slechte crisiscommunicatie op zich. De bijzondere commissie is volgens hem een van de aspecten van de « overdreven » reactie op de problematiek van de tunnels, aangezien de realiteit zo'n commotie niet verantwoordt. De spreker wijst er in dat verband op dat de overige Gewesten veel beter gecommuniceerd hebben toen ze in het kielzog van de tunnelgate de staat van hun eigen

il juge excellente la communication de la Région wallonne sur la nécessité de rénover quarante-sept de ses ponts. Les Bruxellois doivent être conscients, affirme l'orateur, de la perception, hors de la Région, des problèmes auxquels elle est confrontée : l'attention est braquée sur Bruxelles, de sorte que le tunnelgate a eu autant de retentissement que le *lockdown*. L'orateur invite d'autant plus les représentants politiques bruxellois à la vigilance quant à l'image donnée d'elle-même par la Région que chaque épisode d'emballage médiatique est l'occasion d'une remise en cause du modèle institutionnel bruxellois, orchestrée par ceux qui rêvent d'une cogestion de la capitale.

S'agissant du financement, l'orateur récuse avoir refusé la main tendue par le fédéral : l'avenant Beliris est une enveloppe fermée; dès lors, si l'on pioche dans le volet « mobilité » pour rénover les tunnels, on porte automatiquement atteinte à d'autres projets tout aussi essentiels, comme l'extension du métro, le réaménagement des boulevards du centre, celui de la place Meiser, etc. C'est donc à la Région de trouver les moyens nécessaires.

L'orateur expose qu'il est trop tôt pour se prononcer quant au coût des travaux que requièrent les tunnels : des estimations contradictoires, variant du simple au double, ont été présentées à ce stade par des ingénieurs dont le sérieux n'est pas révocable; il convient donc de se montrer prudent, vu la marge qui existe toujours entre les estimations de base et celles qui résultent de l'élaboration des cahiers des charges. Le choix du modèle financier, ajoute l'orateur, aura également un impact en la matière. L'exemple du tunnel Léopold II le montre : au moment des premières estimations, les études n'avaient pas encore été réalisées, qui permettront de déterminer le modèle de chantier, de mobilité et de financement adéquat. L'orateur confirme par ailleurs qu'il a été demandé à MM. Guy Vanhengel et Pascal Smet de travailler sur un financement déconsolidé, justifié selon lui par l'ampleur des montants concernés. Il conviendra, précise-t-il, d'éviter qu'Eurostat ne recale le financement retenu, comme il vient de le faire pour le projet de tram à Liège. À l'heure actuelle, poursuit l'orateur, aucun modèle de financement n'est favorisé pour les autres tunnels.

L'orateur confirme la contrainte que représente le SEC 2010 et annonce qu'il sollicitera le fédéral pour qu'il donne son accord à la Région pour que celle-ci puisse investir le montant nécessaire à la rénovation du tunnel Léopold II, dans la mesure où ce montant ne représente qu'une décimale, rapporté à la trajectoire budgétaire de la Belgique dans son ensemble.

L'orateur répète que la Région ne demande aucune aide financière aux autres entités fédérées. Aussi regrette-t-il que le Parlement flamand ait abordé la question du financement des tunnels bruxellois, refusant par avance une demande qui ne lui avait pas été faite; il voit dans cet interventionnisme une marque de mépris à l'égard de la Région bruxel-

infrastructures hebben onderzocht : hij vindt de communicatie van het Waals Gewest over de noodzaak om 47 van zijn bruggen te renoveren uitstekend. Volgens de spreker moeten de Brusselaars zich bewust zijn van de perceptie die men bij het Gewest heeft van de problemen waarmee het geconfronteerd wordt : Brussel staat in het oog van de storm, zodat de tunnelgate evenveel weerklank kreeg als de *lockdown*. Bijgevolg roept de spreker de Brusselse politieke vertegenwoordigers op tot waakzaamheid over het beeld dat het Gewest van zichzelf geeft, aangezien elke keer dat het probleem in de media wordt gebracht, een gelegenheid is om het Brussels institutioneel model ter discussie te stellen. Dat is opgezet spel van diegenen die van een medebeheer van de hoofdstad dromen.

Wat de financiering betreft, ontkent de spreker dat hij de hulp van de federale overheid heeft afgewezen : het bijvoegsel bij Beliris is een gesloten envelop; als men geld haalt uit het deel « mobiliteit » om de tunnels te renoveren, benadeelt men automatisch andere projecten die even belangrijk zijn, zoals de uitbreiding van de metro, de heraanleg van de centrumlanen, de heraanleg van het Meiserplein, enz. Het Gewest moet dus de nodige middelen vinden.

De spreker wijst erop dat het te vroeg is om zich uit te spreken over de kosten van de noodzakelijke werken in de tunnels : in deze fase zijn tegenstrijdige ramingen, soms zelfs het dubbele, voorgesteld door ingenieurs, die niet altijd even ernstig zijn. Voorzichtigheid is dus geboden, gelet op de marge die altijd bestaat tussen de basisramingen en de ramingen nadat de bestellingen zijn opgesteld. De keuze van het financieel model, aldus de spreker, zal eveneens een impact hebben. Het voorbeeld van de Leopold II-tunnel toont dat aan : op het moment van de eerste ramingen waren de studies om het soort van werken, de mobiliteit en de adequate financiering vast te stellen nog niet uitgevoerd. Voorts bevestigt de spreker dat de heren Guy Vanhengel en Pascal Smet gevraagd werd te werken aan een gedeconsolideerde financiering, die volgens hem verantwoord is door de omvang van de bedragen. Hij preciseert dat men moet vermijden dat Eurostat de gekozen financiering afwijst, zoals pas gebeurd is voor het tramproject in Luik. Op dit ogenblik, aldus de spreker, heeft geen enkel financieringsmodel de voorkeur voor de andere tunnels.

De spreker bevestigt dat ESR 2010 bindend is en kondigt aan dat hij de federale overheid zal vragen om het Gewest toe te staan dat het het noodzakelijke bedrag voor de renovatie van de Leopold II-tunnel investeert, in zoverre dat bedrag slechts een decimaal is ten opzichte van het Belgische begrotingstraject in zijn geheel.

De spreker herhaalt dat het Gewest geen financiële steun aan de andere deelgebieden vraagt. Daarom betreurt hij dat het Vlaams Parlement de kwestie van de financiering van de Brusselse tunnels heeft aangesneden en op voorhand een verzoek dat het niet gekregen heeft, heeft afgewezen. Hij ziet daarin een misprijzen van het Brussels Gewest.

loise. Lui ne se permettrait pas, dit-il, de se prononcer sur la manière dont Anvers, quatrième ville la plus embouteillée d'Europe, doit régler ses problèmes de mobilité. La sixième réforme de l'État a pour corollaire le respect mutuel des entités fédérées, note l'orateur : la condescendance n'a plus désormais de place dans leurs relations. L'orateur ajoute que la Région collabore d'ailleurs déjà avec la Flandre, les grands problèmes de mobilité étant communs : les files ne s'arrêtent pas à Grand-Bigard ...

M. Rudi Vervoort marque son accord sur une taxe kilométrique intelligente, mais il signale que les avis divergent sur le sujet.

L'orateur estime qu'il faut responsabiliser les automobilistes quant à l'emploi qu'ils font de leur véhicule : une taxe kilométrique encouragerait un usage différent de la voiture. Il souligne que même la Fédération des entreprises de Belgique défend à présent une telle taxe, dont l'introduction lui paraît devoir faire l'objet d'une réflexion collective.

Les différents modes de financement des grands travaux d'infrastructure, dont les différentes formes de partenariats public-privé, ne sont pour l'orateur entourés d'aucun tabou. Il en va de même, ajoute-t-il, de la mise en place d'un péage qui, si elle ne constitue pas une option privilégiée, n'est pas exclue *a priori* : d'autres villes l'ont introduite avec succès.

M. Bruno De Lille demande s'il faut recourir à un système de péage dans l'hypothèse d'une déconsolidation.

M. Rudi Vervoort explique qu'il ressort des discussions approfondies actuellement menées avec la Banque européenne d'investissement que le recours à un modèle de financement déconsolidé n'implique pas l'introduction d'une forme de péage et que, d'ailleurs, la mise en place d'un péage n'entraîne pas une déconsolidation. Cette dernière étant fondamentale pour la Région, des contacts suivis sont en cours à ce sujet avec les instances européennes.

L'orateur ne partage pas l'opinion selon laquelle la rénovation des tunnels encouragerait la perpétuation d'une politique de mobilité du type « tout à l'auto ». Ces infrastructures sont employées par de nombreux Bruxellois dans leurs déplacements. L'orateur estime que, s'il faut les encourager à recourir aux transports en commun, il faut aussi respecter le choix que font certains habitants de la Région de recourir à leur voiture.

Mme Céline Delforge rétorque que c'est l'absence d'alternative qui pousse les Bruxellois à utiliser les tunnels pour se rendre du Sud au Nord-Ouest de la Région : le seul train qui faisait ce trajet, une fois par heure, a été supprimé; il suffirait de remettre des trains en circulation sur cet axe pour que les Bruxellois puissent eux aussi se passer des tunnels. L'oratrice n'invite pas à la fermeture des tunnels

Hij zou zich niet durven uitspreken over de manier waarop Antwerpen, de vierde Europese stad met de meeste opstoppingen, zijn mobiliteitsproblemen moet oplossen. De zesde staats hervorming heeft tot gevolg dat de deelgebieden elkaar moeten respecteren, aldus de spreker : misprijzen is voortaan uit den boze in hun betrekkingen. De spreker voegt eraan toe dat het Gewest trouwens al samenwerkt met Vlaanderen, aangezien de grote mobiliteitsproblemen gemeenschappelijk zijn : de files stoppen niet in Groot-Bijgaarden ...

De heer Rudi Vervoort, Minister-President, gaat akkoord met een slimme kilometerheffing, maar wijst erop dat de violen hierin niet gelijkgesteld zijn.

De spreker vindt dat men de automobilisten moet responsabiliseren voor hun gebruik van de wagen : een kilometerheffing zou een ander gebruik van de wagen aanmoedigen. Hij benadrukt dat het Verbond van Belgische Ondernemingen vandaag zo'n dergelijke heffing verdedigt; over de invoering moet volgens hem een collectieve denk-oefening worden gemaakt.

De verschillende financieringswijzen van de grote infrastructuurwerken, waaronder de verschillende publiek-private partnerschappen, zijn voor de spreker geen enkel taboe. Hetzelfde geldt, aldus de spreker, voor de invoering van tol, die weliswaar geen optie is die voorrang krijgt, maar niet *a priori* uitgesloten is : andere steden hebben dat met succes gedaan.

De heer Bruno De Lille vraagt of er met een tolsysteem moet gewerkt worden in geval van deconsolidatie.

De heer Rudi Vervoort legt uit dat uit de grondige besprekingen die thans worden gevoerd met de Europese Investeringsbank, naar voren komt dat het gebruik van een gedeconsolideerd financieringsmodel geen vorm van tol impliceert en dat de invoering van tol trouwens niet leidt tot deconsolidering. Deconsolidering is noodzakelijk voor het Gewest. Daarover zijn contacten aan de gang met de Europese instanties.

De spreker is het er niet mee eens dat de renovatie van de tunnels het mobiliteitsbeleid van het type « koning auto » zou bestendigen. Die infrastructuur worden door veel Brusselaars voor hun verplaatsingen gebruikt. Volgens de spreker moeten ze ertoe aangemoedigd worden het openbaar vervoer te gebruiken, maar men moet ook de keuze die sommige bewoners van het Gewest maken om hun wagen te gebruiken, respecteren.

Mevrouw Céline Delforge repliceert dat het gebrek aan alternatieven de Brusselaars ertoe brengt de tunnels te gebruiken om zich van het zuiden naar het noordwesten van het Gewest te begeven : de enige trein die dat traject aflegt en één keer per uur reed, is afgeschaft; men kan ermee volstaan opnieuw treinen te laten rijden op die as opdat de Brusselaars die tunnels niet meer nodig hebben. De spreek-

mais à la réflexion sur la meilleure utilisation que pourrait faire la Région des moyens qu'elle entend consacrer à leur rénovation.

S'agissant du péage, la députée estime qu'il rendrait la Région dépendante des voitures.

M. Rudi Vervoort récusé que ne puissent être conciliés la rénovation des tunnels et le développement des mobilités alternatives. La crise actuelle doit être transmuée en opportunité. L'orateur prend l'exemple du maillage ferroviaire de la Région, le plus dense au monde après Tokyo : ce réseau est très sous-utilisé à l'heure actuelle; aussi la Région tente-t-elle d'obtenir du fédéral que des trains soient mis en circulation sur ces lignes. L'orateur, qui précise qu'il ne vise pas la majorité fédérale actuelle, regrette que ce niveau de pouvoir semble délaissé les infrastructures ferroviaires de la capitale, comme le démontre, selon lui, le fait que la plus grande gare du pays, la gare du Midi, qui se trouve dans un état qu'il juge inacceptable, soit toujours en attente d'une rénovation de grande ampleur, telle qu'en ont bénéficié les gares de Liège, de Mons ou d'Anvers.

M. Alain Courtois exprime son assentiment avec le propos de M. Rudi Vervoort et ajoute que le palais de Justice ou le Conservatoire fournissent d'autres exemples de ce désintérêt fédéral pour les infrastructures bruxelloises.

M. Rudi Vervoort émet l'hypothèse que Bruxelles ne parvient pas à se faire aimer du reste de la Belgique. Il cite l'exemple du *lockdown* : qu'il ait fallu près de quatre jours pour remettre en route le métro montre que, dès qu'il s'agit de Bruxelles, les réponses opérationnelles prennent toujours plus de temps que lorsque des problèmes se posent ailleurs dans le pays.

Par ailleurs, l'orateur affirme que la Région est en capacité de réaliser la rénovation de ses tunnels sans devoir renoncer aux autres grands investissements prévus en matière de mobilité : le plan bus, l'extension du métro, etc. Ces projets sont inscrits dans l'accord de majorité dont le Ministre-Président est le gardien et, à ce titre, demeurent des objectifs prioritaires dont l'orateur n'entend pas dévier.

L'orateur indique que le calendrier des interventions à effectuer dans les tunnels doit encore être déterminé : elles seront de toute façon échelonnées dans le temps selon leur priorité.

En ce qui concerne le personnel de Bruxelles Mobilité, l'orateur revient d'abord sur la décision, prise en 2014, sous la législature précédente, de recruter cinq ingénieurs : à ce stade, trois d'entre elles ont été engagées. Le Gouvernement actuel a, lui, décidé d'engager sept personnes

ster roept niet op tot de sluiting van de tunnels, maar tot een reflectie over een beter gebruik door het Gewest van de middelen die het van plan is te besteden aan de renovatie ervan.

Wat de tol betreft, is de volksvertegenwoordigster van oordeel dat het Gewest daardoor afhankelijk zou worden van de wagens.

De heer Rudi Vervoort weerlegt dat renovatie van de tunnels en ontwikkeling van alternatieve vormen van mobiliteit elkaar uitsluiten. Men moet in de huidige crisis een opportuniteit zien. De spreker neemt als voorbeeld het spoornet van het Gewest, het dichtste ter wereld na Tokio : dat net wordt op dit ogenblik sterk onderbenut. Daarom tracht het Gewest van de federale overheid te verkrijgen dat er treinen worden ingezet op die lijnen. De spreker, die preciseert dat hij niet de huidige federale meerderheid viseert, betreurt dat dat gezagsniveau de spoorinfrastructuur van de hoofdstad blijkbaar links laat liggen, zoals volgens hem wordt aangetoond door het feit dat het grootste station van het land, het Zuidstation, zich in een volgens hem onaanvaardbare staat bevindt en nog steeds wacht op een grootschalige renovatie, zoals de stations van Luik, Bergen en Antwerpen.

De heer Alain Courtois is het eens met de heer Rudi Vervoort en voegt eraan toe dat het Justitiepaleis of het Conservatorium andere voorbeelden zijn van die desinteresse vanwege de federale overheid voor de Brusselse infrastructures.

De heer Rudi Vervoort formuleert de hypothese dat Brussel er niet in slaagt om goed in de markt te liggen bij de rest van België. Als voorbeeld haalt hij de *lockdown* aan : dat het bijna vier dagen heeft geduurd om de metro weer te laten rijden, toont aan dat, wanneer het over Brussel gaat, de operationele antwoorden altijd meer tijd vergen dan wanneer er zich elders in het land problemen voordoen.

Voorts bevestigt de spreker dat het Gewest in staat is om zijn tunnels te renoveren zonder te verzaken aan de andere grote investeringen die gepland zijn op het vlak de mobiliteit : het busplan, de uitbreiding van de metro, enz. Die projecten staan in het regeerakkoord waarvan de minister-president de bewaker is en blijven bijgevolg prioritaire doelstellingen waarvan de spreker niet van plan is af te wijken.

De spreker wijst erop dat het tijdschema voor de ingrepen in de tunnels nog moet worden vastgesteld : ze zullen in ieder geval volgens de prioriteiten gespreid worden in de tijd.

Wat de personeelsleden van Mوبiel Brussel betreft, komt de spreker eerst terug op de beslissing van 2014, tijdens de vorige zittingsperiode, om vijf ingenieurs in dienst te nemen : in deze fase zijn er drie van hen in dienst getreden. De huidige regering heeft beslist om zeven extra per-

supplémentaires; la procédure est en cours. Dix ingénieurs de Bruxelles Mobilité ont récemment été transférés, sur décision du Gouvernement, vers la cellule « tunnels » en vue de renforcer celle-ci.

Il est par ailleurs clair que les tunnels ne sont pas la seule solution au problème de mobilité. On doit miser davantage sur les autres solutions afin d'améliorer la qualité de vie des Bruxellois.

Le Ministre-Président relève qu'un nombre croissant de Bruxellois renoncent à la voiture, certains pour des raisons économiques et d'autres, de plus en plus nombreux (notamment parmi les jeunes), par choix de vie. La ville a changé, souligne-t-il, et l'on peut désormais facilement se passer d'un véhicule individuel : il arrive à l'orateur de passer un week-end entier sans utiliser sa voiture et néanmoins de pouvoir faire ses courses, par exemple. Il souligne à cet égard le rôle des choix politiques en faveur de l'économie de proximité : du temps où dominaient les grandes surfaces en périphérie, la voiture était indispensable. La même évolution s'observe pour les autres besoins premiers. L'orateur s'en réjouit car la qualité de vie et la convivialité s'en trouvent améliorées.

À propos de la sous-utilisation des crédits disponibles pour l'entretien des tunnels, M. Rudi Vervoort note que les montants inscrits au budget sont déterminés sur la base des prévisions établies par l'administration. Diverses raisons peuvent entraîner leur non-épuisement : les montants ont été surestimés, la capacité de l'administration à mettre en œuvre ces crédits a été surévaluée, etc. Un *screening* permanent est donc nécessaire, concède l'orateur, le bon entretien des tunnels étant une des conditions de la vitalité économique de la Région. Le Gouvernement réfléchit actuellement aux moyens de laisser plus de souplesse à l'administration; il apparaît déjà, à ce stade de la réflexion, que certains modèles fonctionnent mieux que d'autres.

L'orateur marque son accord avec la nécessité de prendre en compte la question des frais de fonctionnement et d'entretien des infrastructures dans les processus décisionnels. S'appuyant sur son expérience maïorale, il évoque le cas des piscines ou celui des crèches : la Région investit dans leur construction et les communes doivent en assumer, à long terme, les frais de personnel et d'entretien. Les ouvrages d'art impliquent aussi d'importants frais de maintenance sur une longue période. L'orateur plaide donc en faveur d'une vision dynamique des investissements dans les infrastructures mises au service de l'intérêt général, en tant qu'elles représentent une charge durable pour les pouvoirs publics, bien au-delà de leur inauguration – il note qu'une nouvelle culture de la gestion publique se développe en ce sens depuis quelques années.

Revenant sur la rénovation du tunnel Léopold II, le Ministre-Président confirme que les communes, les zones de police, la STIB et l'ensemble des autres acteurs concernés

soneelsleden aan te werven. De procedure is aan de gang. Onlangs werden er tien ingenieurs van Mobiel Brussel op beslissing van de regering overgedragen naar de dienst «Tunnels» om die laatste te versterken.

Het is duidelijk dat de tunnels niet de enige oplossing zijn in de vervoersproblematiek. Om de levenskwaliteit voor de Brusselaars te verbeteren, moet er meer ingezet worden op de alternatieve oplossingen.

De minister-president wijst erop dat steeds meer Brusselaars geen wagen meer hebben, sommigen om economische redenen en anderen, steeds talrijker (onder meer de jongeren) wegens een bewuste levenskeuze. Hij benadrukt dat de stad veranderd is en dat het voortaan gemakkelijk is om geen individueel voertuig te hebben : hij laat zijn wagen soms een heel weekend aan de kant staan en toch kan hij zijn boodschappen doen. Hij onderstreept in dat verband de rol van de beleidskeuzes ten gunste van de wijkhandel : toen de grote winkeloppervlakten in de rand nog dominant waren, was de wagen onontbeerlijk. Dezelfde evolutie stelt men vast voor de andere primaire behoeften. Dat verheugt de spreker, want de kwaliteit van het leven wordt er beter op.

In verband met de onderbenutting van de kredieten voor het tunnelonderhoud, stelt de heer Rudi Vervoort vast dat de bedragen in de begroting bepaald worden op basis van de ramingen door het bestuur. Allerhande redenen kunnen tot een onvolledige benutting leiden : de bedragen worden te hoog geraamd, de capaciteit van het bestuur om die kredieten te gebruiken werd overschat, enz. Er is dus een permanente *screening* nodig, want het goede tunnelonderhoud is een van de voorwaarden voor de economische vitaliteit van het Gewest. De regering overweegt thans hoe het bestuur meer souplesse gegeven kan worden; nu reeds blijkt dat sommige modellen beter werken dan andere.

De spreker is het eens met het feit dat er rekening gehouden moet worden met de werkingskosten en de onderhoudskosten voor de infrastructuur bij de besluitvorming. Op basis van zijn ervaring als burgemeester heeft hij het over de zwembaden of de crèches : het Gewest investeert in de bouw en de gemeenten moeten op lange termijn instaan voor de kosten voor personeel en onderhoud. De kunstwerken impliceren ook grote onderhoudskosten over een lange periode. De spreker pleit dus voor een dynamische visie op de investeringen in infrastructuur die dient voor het algemeen belang, omdat die een duurzame last voor de overheid vormt, veel langer dan het moment van de inhuldiging. Hij stelt vast dat er al enkele jaren een nieuwe cultuur inzake overheidsbeheer groeit.

De minister-president komt terug op de renovatie van de Leopold II-tunnel en bevestigt dat de gemeenten, de politiezones, de MIVB en alle betrokken actoren voorafgaan-

seront consultés en amont, en vue d'amortir le choc que ces travaux infligeront à la mobilité.

Mme Michèle Carthé se demande si la planification de cette rénovation dépendra des modalités de financement retenues.

M. Rudi Vervoort commence par rappeler que la décision de rénover le tunnel Léopold II avait été prise avant que ne survienne la crise actuelle, au même moment que la décision du procéder au diagnostic de l'ensemble des tunnels. En mars-avril prochains, une proposition globale relative au chantier de rénovation du tunnel Léopold II, intégrant l'ensemble des éléments pertinents (mobilité, financement, planification, etc.) sera examinée par le Gouvernement.

M. Bruno De Lille craint qu'on n'a tout simplement pas les moyens. Exception faite de l'extension du métro, les 5,2 milliards d'euros qu'on a prévu d'investir dans les transports en commun concernent uniquement une modernisation de l'offre actuelle. Il faudra bien davantage de moyens pour réduire la pression automobile.

M. Rudi Vervoort affirme que les 5,2 milliards d'euros sont destinés à une augmentation de l'offre.

Mme Céline Delforge expose qu'il convient de changer rapidement de modèle de mobilité, via la mise en œuvre non seulement du RER mais aussi du REB (réseau express bruxellois), qui n'implique aucuns travaux d'infrastructure.

Le recours à un péage, éventuellement sous la forme d'une taxe kilométrique, pour financer les infrastructures routières, semble à la députée une mauvaise solution.

M. Rudi Vervoort fait remarquer qu'il n'a pas défendu le recours à ce type de mécanisme.

Mme Céline Delforge en convient mais juge utile d'attirer l'attention sur l'écueil que représenterait un tel dispositif. Elle se dit favorable à un péage urbain, invoquant l'exemple londonien, mais estime que l'introduire en vue de financer la rénovation des tunnels rendrait la Région dépendante du passage des voitures.

La députée s'associe par ailleurs aux propos de M. Bruno De Lille : les investissements actuellement prévus dans les transports publics ne suffiront pas à mettre en œuvre un nouveau modèle de mobilité; davantage de moyens doivent y être consacrés, de sorte que la Région ne pourra en aucun cas à la fois rénover ses tunnels et étoffer l'offre de transports publics.

M. Rudi Vervoort ne partage pas cette opinion : il estime que les deux défis pourront être relevés concomitamment. Quant au projet de taxe kilométrique, il ne vise pas à assu-

delijk geraadpleegd zullen worden om de impact van die werken op de mobiliteit op te vangen.

Mevrouw Michèle Carthé vraagt of de planning van de renovatie zal afhangen van de gekozen financieringswijze.

De heer Rudi Vervoort herinnert er eerst aan dat de beslissing om de Leopold II-tunnel te renoveren genomen is vóór de huidige crisis, op hetzelfde moment als de beslissing om alle tunnels aan een diagnose te onderwerpen. In maart-april 2016 zal de regering zich buigen over een algemeen voorstel voor de renovatie van de Leopold II-tunnel met een overzicht van alle pertinente elementen (mobiliteit, financiering, planning, enz.).

De heer Bruno De Lille vreest dat het geld eenvoudigweg niet voldoende aanwezig is. De geplande 5,2 miljard euro voor de investering in het openbaar vervoer betreft, behoudens de verlenging van de metro, enkel een vernieuwing van het huidige aanbod. Om de verkeersdruk te verminderen, zal veel meer nodig zijn.

De heer Rudi Vervoort, Minister-President, stelt dat de 5,2 miljard euro gericht is op extra aanbod.

Mevrouw Céline Delforge zegt dat men snel een ander mobiliteitsmodel moet volgen, via de uitvoering niet enkel van het GEN, maar ook van het BEN (Brussels Expresnet). Daarvoor zijn geen infrastructuurwerken vereist.

De invoering van tolheffing, eventueel in de vorm van een kilometerheffing, om de verkeersinfrastructuur te financieren, is volgens het parlementslid een slechte oplossing.

De heer Rudi Vervoort wijst erop dat hij niet gepleit heeft voor dat soort mechanisme.

Mevrouw Céline Delforge is het daarmee eens, maar wil toch de aandacht vestigen op de problemen die een dergelijke tolheffing zou veroorzaken. Zij is voorstander van stadstol en verwijst naar het experiment in Londen, maar meent dat de invoering van een heffing om de tunnelrenovatie te bekostigen het Gewest afhankelijk zou maken van het autoverkeer.

Het parlementslid is het overigens eens met de heer Bruno De Lille : de huidige investeringen in het openbaar vervoer zullen niet volstaan om een nieuw mobiliteitsmodel in te voeren; er zullen meer middelen vereist zijn met als gevolg dat het Gewest niet tegelijk de tunnels zal kunnen renoveren en het openbaar vervoer uitbreiden.

De heer Rudi Vervoort is het daar niet mee eens : hij meent dat de twee handschoenen tegelijk opgenomen kunnen worden. Het project voor de kilometerheffing dient niet

rer un revenu à la Région mais, d'après l'orateur, à diminuer la pression automobile.

M. Alain Courtois note qu'il sera impossible d'éliminer totalement cette pression.

Mme Céline Delforge précise qu'elle n'entend pas supprimer les routes ...

M. Rudi Vervoort se dit circonspect quant à l'introduction d'un péage urbain dont il craint qu'il mettrait la Région en concurrence avec son hinterland économique. Toute réflexion sur la fiscalité automobile doit selon lui dépasser le cadre des dix-neuf communes bruxelloises.

M. Philippe Close exprime le souhait que le Comité de concertation redevienne à brève échéance le lieu d'un fédéralisme de coopération serein et constructif, où la Région pourra défendre la nécessité d'un endettement accru. Il appelle l'État à assumer la décimale que représente, à l'échelle nationale, la rénovation du tunnel Léopold II.

M. Rudi Vervoort souligne que, dans un contexte plus favorable que les tensions actuelles entre entités fédérées, il y aurait lieu d'ouvrir une réflexion générale sur les investissements publics pour permettre que la dette exposée par une entité puisse être assumée collectivement, dans la mesure où les institutions européennes sont, de leur côté, totalement fermées à toute remise en question du SEC 2010. Il est vrai que dans les États centralisés, ce dernier ne pose pas les mêmes problèmes que dans la structure institutionnelle belge. L'orateur répète que la sixième réforme de l'État impose une réflexion en ce sens.

M. Philippe Close souhaiterait que le Gouvernement s'exprime sur ce que représente cette « décimale », afin que la population réalise que les montants invoqués sont négligeables, rapportés à la trajectoire budgétaire nationale.

Mme Cielte Van Achter se réjouit qu'on parle de Bruxelles au Parlement flamand et inversement, car les Régions ne peuvent rien faire indépendamment les unes des autres. Elle déplore les propos peu amènes du Ministre-Président à cet égard et se demande dès lors comment se passent, dans la pratique, les négociations entre les Régions.

Elle confirme que l'image de Bruxelles doit être replacée dans un certain contexte. Elle affirme avoir utilisé le mot « *tunnelgate* » pour dénoncer le manque de transparence du Gouvernement bruxellois. Le Ministre-Président prend à la légère la législation sur la publicité de l'administration. Si elle avait reçu les documents auquel elle a droit, elle n'aurait pas eu besoin de dénoncer le manque de transparence du Gouvernement.

om het Gewest ontvangsten op te leveren, maar wel om de druk van het autoverkeer te beperken.

De heer Alain Courtois stelt vast dat het onmogelijk zal zijn om die druk volledig weg te halen.

Mevrouw Céline Delforge preciseert dat ze niet van plan is om alle wegen af te schaffen.

De heer Rudi Vervoort staat wantrouwig tegenover de invoering van een stadstol, omdat hij vreest dat het Gewest in concurrentie gesteld zal worden met zijn economisch hinterland. Elk ballonnetje dat opgelaten wordt over de autofiscaliteit, moet volgens hem verder gaan dan het kader van de 19 Brusselse gemeenten.

De heer Philippe Close wenst dat het Overlegcomité op korte termijn opnieuw het platform wordt voor sereen en constructief samenwerkingsfederalisme, waar het Gewest de noodzaak van een grotere schuldenlast kan verdedigen. Hij roept de Staat op om de decimaal die de renovatie van de Leopold II-tunnel op nationale schaal vertegenwoordigt, op zich te nemen.

De heer Rudi Vervoort onderstreept dat men in een gunstigere context dan de huidige spanningen tussen de deelstaten een algemene denkoefening op poten zou kunnen zetten over de overheidsinvesteringen om ervoor te zorgen dat de schuldenlast van een deelstaat collectief gedragen kan worden, gelet op het feit dat de Europese instellingen helemaal gekant zijn tegen het in vraag stellen van de ESR 2010. Het is waar dat in gecentraliseerde Staten die ESR niet voor dezelfde problemen zorgt als in de Belgische instellingen. De spreker herhaalt dat de zesde staatshervorming een denkoefening in die richting vereist.

De heer Philippe Close wenst dat de regering een standpunt inneemt over wat die « decimaal » vertegenwoordigt, opdat de bevolking er zich bewust van wordt dat de aangehaalde bedragen verwaarloosbaar zijn in vergelijking met het nationale begrotingstraject.

Mevrouw Cielte Van Achter verheugt zich dat er in het Vlaams Parlement over Brussel gesproken wordt en vice versa. De Gewesten kunnen immers niet zonder elkaar. Zij betreurt de schofferende taal van de minister-president daarover en vraagt zich dan af hoe de onderhandelingen tussen de Gewesten praktisch verlopen.

Zij beaamt dat het imago van Brussel in een bepaalde context moet geplaatst worden. Zij stelt het woord « *tunnelgate* » naar voren te hebben geschoven om het gebrek aan transparantie van de Brusselse regering te kunnen aanklagen. De Minister-President doet lacherig over de wetgeving op de openbaarheid van bestuur. Indien zij de documenten ontvangen had waarop zij recht had, had zij het gebrek aan transparantie van de regering niet hoeven aan te klagen.

Le Ministre-Président a déclaré n'avoir pris acte du *masterplan* qu'en 2016 alors qu'il y avait déjà un plan d'investissement pluriannuel dont le Gouvernement avait pris acte le 24 octobre 2013, avec un paragraphe sur les tunnels : « Après une analyse approfondie du réseau de tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale entre 2009 et 2010, on a établi un *masterplan* pondéré pour la rénovation et l'amélioration de la sécurité des tunnels bruxellois. Le plan d'action comporte un inventaire et un planning des besoins en investissements pour les vingt-cinq tunnels de la Région les plus utilisés quotidiennement. Les rénovations les plus prioritaires démarreront dès 2014. Seront d'abord pris en main : les tunnels Porte de Hal, Belliard, Loi et Louise. La rénovation du tunnel Léopold II, qui s'inscrit dans un partenariat public-privé, est intégrée dans le *masterplan*. Parallèlement à cela, on réalisera en permanence les petits travaux d'entretien de tous les tunnels qui s'imposent. » Une annexe à ce document prévoyait 423 millions d'euros pour les tunnels. Bien que le mot « *masterplan* » y apparaisse deux fois, le Gouvernement prétend ne pas en avoir eu connaissance.

En outre, il y a également le mémorandum pour les négociations gouvernementales, qui mentionne le mot *masterplan* et auquel est jointe une annexe pour la rénovation des tunnels. L'oratrice ne peut se départir de l'impression que le Gouvernement n'avait pas connaissance de tels investissements colossaux. On n'est entré en action que quand des morceaux se sont détachés des tunnels. L'oratrice souhaite savoir pourquoi on prend acte de documents sans en connaître le contenu.

M. Paul Delva signale qu'il est préférable de jeter des ponts entre les personnes plutôt que de se lancer des noms d'oiseaux. Selon lui, la commission a deux missions particulières : d'une part, analyser l'historique des tunnels et, d'autre part, formuler des propositions pour l'avenir.

Sur ce dernier point, tous les partis conviennent qu'il faut réduire la place accordée à la voiture dans la ville. Pour ce faire, les leviers d'action se situent tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Région (parkings de dissuasion, voitures de société, taxe kilométrique intelligente, RER). Il confirme la vision du Ministre-Président quant au changement des mentalités à l'égard de l'utilisation de la voiture. Néanmoins, les voitures et, par conséquent, les tunnels ne vont pas disparaître.

À l'instar de M. Emmanuel De Bock, l'orateur juge essentiel qu'on offre de meilleures chances à l'administration régionale. En dépit de sa taille modeste, notre Région a les mêmes missions que les autres. Les moyens sont limités, mais le défi intellectuel est le même. Nous ne pouvons réussir sur le long terme que si nous construisons une administration de haut niveau. On peut dès lors se demander si on dispose d'une telle administration aujourd'hui et, dans

De Minister-President stelde pas in 2016 akte te hebben genomen van het *masterplan*, hoewel er al een meerjarig investeringsplan bestond waarvan de regering op 24 oktober 2013 akte nam, inhoudende een paragraaf met betrekking tot de tunnels : « Na een degelijke analyse van het tunnelnetwerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tussen 2009 en 2010, werd een afgewogen *masterplan* uitgetekend voor de renovatie en verbetering van de veiligheid van de Brusselse tunnels. Het actieplan omvat een stand van zaken en planning van de investeringsbehoeften voor de 25 dagelijks zeer frequent bereden tunnels van het Gewest. De meest prioritaire renovaties zullen reeds van start gaan in 2014. Als eerste zullen de Hallepoort, Belliard-, Wet- en Louizatuunnel onder handen genomen worden. Ook de renovatie van de Leopold II-tunnel, die deel uitmaakt van een publiek-private samenwerking, is in het *masterplan* opgenomen. In parallel hiermee zal het pertinente kleine onderhoud van alle tunnels op continue basis gevoerd worden. » In de bijlage bij dit document werd 423 miljoen euro voor de tunnels voorzien. Ondanks het feit dat het woord « *masterplan* » er tweemaal in voorkomt, beweert de regering er niet van op de hoogte te zijn.

Verder is er nog het memorandum voor de regeringsonderhandelingen, met vermelding van het woord « *masterplan* », en vergezeld van een bijlage voor de renovatie van de tunnels. De spreekster kan zich niet van de indruk ontdoen dat de regering niet op de hoogte was van dergelijke reusachtige investeringen. Er werd pas actie ondernomen wanneer de brokstukken van de tunnels vielen. De spreekster wenst te vernemen waarom men akte neemt van documenten zonder de inhoud ervan te kennen.

De heer Paul Delva wijst erop dat bruggen bouwen tussen personen belangrijker is dan de anderen te schofferen. De commissie heeft volgens hem twee bijzondere taken : enerzijds een analyse maken van de historiek van de tunnels en anderzijds suggesties naar voren schuiven voor de toekomst.

Wat dit laatste punt betreft, zijn alle partijen het erover eens dat de plaats van de auto in de stad verminderd moet worden. De hefbomen om dat te bereiken bevinden zich zowel in als buiten het gewest (randparkings, bedrijfswagens, slimme kilometerheffing, GEN). Hij beaamt de visie van de Minister-President rond de mentaliteitswijziging op het vlak van het autogebruik. Niettemin zullen auto's en derhalve de tunnels blijven bestaan.

De spreker vindt het zoals de heer Emmanuel De Bock zeer belangrijk dat er betere kansen gegeven worden aan de gewestelijke administratie. Ondanks zijn kleine omvang heeft ons gewest dezelfde opdrachten als de andere gewesten. De middelen zijn beperkt, maar de intellectuele uitdaging is dezelfde. We kunnen het enkel redden op lange termijn als we een topadministratie uitbouwen. De vraag rijst dan ook of we die vandaag hebben en, zo niet, hoe die

la négative, comment on peut la mettre sur pied. L'orateur espère que l'ensemble du Gouvernement a conscience de cette priorité.

M. Rudi Vervoort confirme avoir des discussions avec son homologue flamand au sujet du *Brabantnet*. Il accorde beaucoup d'importance à de bons accords entre les trois Régions. À cet égard, il n'a aucune objection à ce que des véhicules d'autres sociétés régionales de transports en commun passent les frontières régionales.

Concernant la prise d'acte de 2013, le raisonnement *post factum* de Mme Van Achter lui pose un problème. Il s'agissait uniquement d'une prise d'acte et non d'une évaluation approfondie des moyens ou de l'état des tunnels en termes de sécurité. En ce sens, le *masterplan* n'a donc pas été approuvé par le Gouvernement; c'était un document de travail. Une mise en œuvre complète de ce plan n'aurait rien changé aux problèmes actuels que nous connaissons avec les tunnels.

er kan komen. De spreker hoopt dat de hele regering zich van deze prioriteit bewust is.

De heer Rudi Vervoort, Minister-President, bevestigt dat er met zijn Vlaamse evenknie gesprekken lopen rond het Brabantnet. Hij hecht veel belang aan goede akkoorden tussen de drie verschillende Gewesten. In dat verband heeft hij geen taboes rond de overschrijding van de gewestgrenzen door voertuigen van andere gewestelijke vervoermaatschappijen.

Met betrekking tot de akteneming in 2013 heeft hij een probleem de « *post factum* »-redenering van mevrouw Van Achter. Het betrof een loutere akteneming en geen grondige evaluatie van de middelen of van de veiligheidstoestand van de tunnels. Het *masterplan* werd in die zin dus niet door de regering goedgekeurd; het was een werkdocument. Een volledige uitvoering van dat plan zou niets veranderd hebben aan de huidige problemen met de tunnels.

III. Procédure d'élaboration du texte de constats et de recommandations

Réunie en date du 16 mars 2016, la commission spéciale invite les députés à déposer leurs propositions de constats et de recommandations le 18 mars 2016 au plus tard.

Réunie en date du 23 mars 2016, la commission spéciale décide de retenir la proposition de constats et de recommandations formulée par les membres de la majorité comme base de discussion (cf. annexe n° 1) et invite les députés à déposer leurs éventuels amendements à ce texte le 1^{er} avril 2016 au plus tard (cf. annexe n° 2).

Réunie en date des 11 et 13 avril 2016, la commission spéciale procède à l'examen des amendements.

III. Procedure voor het opstellen van de tekst van vaststellingen en aanbevelingen

Op 16 maart 2016, verzoekt de bijzondere commissie de volksvertegenwoordigers om hun voorstellen van vaststellingen en aanbevelingen uiterlijk 18 maart 2016 in te dienen.

Op 23 maart 2016, beslist de bijzondere commissie om het voorstel van vaststellingen en aanbevelingen dat de leden van de meerderheid hebben geformuleerd, te gebruiken als basis voor de bespreking (zie bijlage nr. 1) en verzoekt de volksvertegenwoordigers om hun eventuele amendementen uiterlijk 1 april 2016 in te dienen (zie bijlage nr. 2).

Op 11 en 13 april 2016, bespreekt de bijzondere commissie de amendementen.

IV. Discussion des amendements et votes

(réunions des 11 et 13 avril 2016)

Amendements nos 1 et 1bis

Mme Céline Delforge présente l'amendement n° 1.

La députée juge utile que le texte définitif prenne acte des zones d'ombre qui demeurent, du fait que certains documents demandés à l'administration n'ont toujours pas été versés aux travaux de la commission spéciale et que des contradictions subsistent entre les déclarations de certaines des personnes auditionnées. Une telle prise d'acte permettrait au lecteur de mesurer le degré de certitude auquel se situent les constats de la commission spéciale.

M. Marc Loewenstein propose que les constats soient précédés d'un préambule énumérant les réunions tenues par la commission spéciale, les personnes auditionnées et les documents reçus ou non.

M. Bruno De Lille marque son accord avec cette proposition mais insiste pour que l'existence de contradictions figure explicitement dans le texte.

Le président se demande si la mention de l'existence de contradictions a bien sa place dans un tel préambule : il convient de ne pas mêler les faits et leur appréciation.

Mme Céline Delforge pense que l'existence de contradictions constitue un fait et, à ce titre, doit figurer dans le préambule.

M. Marc Loewenstein considère également que les contradictions relèvent de l'ordre du factuel et ont donc leur place dans un préambule factuel.

M. Vincent De Wolf précise que son groupe est favorable à l'intégration du préambule proposé et à la mention des contradictions.

M. Marc Loewenstein présente l'amendement n° 1bis.

Mme Céline Delforge observe que l'amendement n° 1bis, qui ajoute un préambule aux constats et recommandations de la commission spéciale, fait bien mention du fait que certains documents demandés à l'administration n'ont pas été produits, mais n'en dresse pas la liste.

Le président indique que, malgré un dernier rappel adressé à l'administration, les documents en question n'ont pas été transmis à ce jour.

IV. Bespreking van de amendementen en stemmingen

(vergaderingen van 11 en 13 april 2016)

Amendementen nr. 1 en 1bis

Mevrouw Céline Delforge stelt amendement nr. 1 voor.

De volksvertegenwoordigster acht het nuttig dat de definitieve tekst akte neemt van de schaduwzones die blijven bestaan, van het feit dat sommige aan de administratie gevraagde documenten nog altijd niet bij de werkzaamheden van de bijzondere commissie werden gevoegd en dat er tegenstrijdigheden blijven bestaan tussen de verklaringen van sommige gehoorde personen. Daarvan akte nemen zou de lezer in staat stellen de mate van zekerheid van de vaststellingen van de bijzondere commissie te meten.

De heer Marc Loewenstein stelt voor dat de vaststellingen worden voorafgegaan door een inleiding met een opsomming van de vergaderingen die werden gehouden door de bijzondere commissie, de personen die gehoord werden en de al dan niet ontvangen documenten.

De heer Bruno De Lille stemt in met dat voorstel, maar dringt erop aan dat het bestaan van tegenstrijdigheden uitdrukkelijk in de tekst wordt vermeld.

De voorzitter vraagt zich af of de vermelding van het bestaan van tegenstrijdigheden wel op zijn plaats is in een dergelijke inleiding : het is beter de feiten en de beoordeling ervan niet te vermengen.

Mevrouw Céline Delforge denkt dat het bestaan van tegenstrijdigheden een feit is en als dusdanig in de inleiding moet worden vermeld.

De heer Marc Loewenstein meent eveneens dat de tegenstrijdigheden behoren tot de feiten en dus een plaats hebben in een feitelijke inleiding.

De heer Vincent De Wolf preciseert dat zijn fractie voorstander is van de opname van de voorgestelde inleiding en van het vermelden van de tegenstrijdigheden.

De heer Marc Loewenstein stelt amendement nr. 1bis voor.

Mevrouw Céline Delforge merkt op dat amendement nr. 1bis, dat een inleiding toevoegt aan de vaststellingen en aanbevelingen van de bijzondere commissie, wel degelijk gewag maakt van het feit dat sommige aan de administratie gevraagde documenten niet werden voorgelegd, maar geen lijst ervan opstelt.

De voorzitter zegt dat, ondanks een laatste herinnering aan de administratie, de betrokken documenten tot op heden niet werden bezorgd.

Mme Céline Delforge expose que, dans ce cas, la commission spéciale ne peut plus escompter les recevoir et qu'il convient dès lors de modifier la formulation du passage y afférent : dans la proposition « certains documents demandés n'ont pas encore été communiqués », la députée propose de supprimer le mot « encore ». Par ailleurs, il semble à la députée que la non-réception de certains documents qui auraient particulièrement pu contribuer à éclairer la commission spéciale, comme l'organigramme de Bruxelles Mobilité, devrait être explicitement mentionnée.

M. Marc Loewenstein n'y voit pas d'objection. En ce qui concerne la liste des documents concernés, le député estime que l'alternative suivante se présente : soit on s'en tient au texte proposé et aucun document n'est spécifié, soit on en dresse la liste exhaustive.

M. Vincent De Wolf juge que l'énumération exhaustive des documents non communiqués irait dans le sens de la transparence qui a marqué les travaux de la commission spéciale.

M. Ridouane Chahid propose un sous-amendement oral à l'amendement n° 1bis intégrant la liste des documents manquants.

Le président plaide en faveur du maintien du mot « encore », dans la mesure où il n'est pas exclu que certains documents parviennent encore à la commission spéciale.

M. Bruno De Lille fait remarquer qu'il y a lieu de considérer que la commission spéciale a clos ses travaux et qu'en tout cas, elle n'aura plus l'occasion de prendre connaissance de documents qui lui serait transmis tardivement ni, *a fortiori*, de les prendre en compte dans l'élaboration de ses constats et recommandations. Le député ajoute que si l'amendement n° 1bis, tel que sous-amendé à l'instant, était adopté, les amendements n°s 1 et 26 seraient retirés.

Le président annonce que les services du Parlement établiront la liste complète des documents non transmis, qui sera transmise pour validation aux membres de la commission spéciale et ensuite intégrée au texte.

Votes

Un sous-amendement oral à l'amendement n° 1bis, ainsi que l'amendement n° 1bis, tel que sous-amendé oralement, sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

Les amendements n°s 1 et 26 sont retirés.

Mevrouw Céline Delforge licht toe dat de bijzondere commissie in dat geval niet langer mag hopen ze te ontvangen en dat dus het past de formulering van de passage ter zake te wijzigen : in het voorstel « sommige gevraagde documenten werden nog niet meegedeeld », stelt de volksvertegenwoordigster voor het woord « nog » te schrappen. Het lijkt de volksvertegenwoordigster trouwens dat uitdrukkelijk moet worden vermeld dat sommige documenten die bijzonder verhelderend hadden kunnen zijn voor de bijzondere commissie, zoals het organogram van Mobiel Brussel, niet ontvangen werden.

De heer Marc Loewenstein heeft daartegen geen bezwaar. Wat betreft de lijst van de betrokken documenten, ziet de volksvertegenwoordiger het volgende alternatief : ofwel houdt men zich aan de voorgestelde tekst zonder enig document specifiek te vermelden, ofwel wordt de volledige lijst ervan opgesteld.

De heer Vincent De Wolf vindt dat de exhaustieve opsomming van de niet meegedeelde documenten in de richting zou gaan van transparantie, die de werkzaamheden van de bijzondere commissie heeft gekenmerkt.

De heer Ridouane Chahid stelt een mondeling subamendement voor op amendement nr. 1bis, waardoor de lijst van de ontbrekende documenten wordt opgenomen.

De voorzitter pleit voor het behoud van het woord « nog », aangezien het niet uitgesloten is dat sommige documenten nog toekomen bij de bijzondere commissie.

De heer Bruno De Lille merkt op dat beschouwd moet worden dat de bijzondere commissie haar werkzaamheden heeft afgesloten en dat zij in ieder geval niet meer de gelegenheid zal hebben kennis te nemen van de documenten die laattijdig zouden worden bezorgd, noch *a fortiori*, er rekening mee te houden bij de uitwerking van haar vaststellingen en aanbevelingen. De volksvertegenwoordiger voegt daaraan toe dat indien amendement nr. 1bis, zoals momenteel gesubamendeerd, werd aangenomen, de amendementen nr. 1 en 26 zouden worden ingetrokken.

De voorzitter kondigt aan dat de diensten van het Parlement de volledige lijst van de niet bezorgde documenten zullen opstellen, die ter validatie zal worden overgezonden aan de leden van de bijzondere commissie en vervolgens wordt opgenomen in de tekst.

Stemmingen

Een mondeling subamendement op amendement nr. 1bis, alsook amendement nr. 1bis, zoals mondeling gesubamendeerd, wordt bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden aangenomen.

De amendementen nr. 1 en 26 worden ingetrokken.

Amendements n^{os} 2 et 3

M. Vincent De Wolf présente les amendements n^{os} 2 et 3.

Le député estime opportun de préciser le texte de la majorité.

M. Ridouane Chahid juge l'amendement n^o 2 inutile et incorrect (car c'est dès 2007 que sont intervenues les premières interpellations relatives à la sécurisation des tunnels). L'amendement n^o 3 lui semble prématuré, le Gouvernement n'ayant pas encore adopté de calendrier pour la rénovation du tunnel Léopold II.

M. Vincent De Wolf justifie le choix de l'année 2009 en invoquant la chute d'un bloc de béton sur une automobile, survenue cette année-là dans le tunnel Léopold II. En ce qui concerne l'absence de rénovation de ce tunnel avant 2018, le député s'en réfère aux déclarations du Ministre Pascal Smet, parues dans la presse ou énoncées en réponse à des questions parlementaires.

Le président souhaite savoir si l'amendement n^o 2 évoque l'année 2009 parce qu'elle correspond au début du diagnostic de l'ensemble des tunnels qui a abouti à la rédaction du *masterplan*.

M. Vincent De Wolf indique qu'il n'en est rien : c'est bien l'accident précité qui motive la référence à l'année 2009.

M. Ridouane Chahid maintient que les problèmes des tunnels bruxellois étaient connus avant 2009 et que la mention de cette date est donc dépourvue de sens. Quant au calendrier de la rénovation du tunnel Léopold II, le député précise que le Gouvernement s'est, à ce stade, engagé à le fixer mais que ce travail est toujours en cours.

Mme Cielte Van Achter ajoute que les problèmes de prévention des incendies, dont elle estime qu'ils ne sont pas secondaires par rapport aux problèmes structurels, étaient connus dès 2005, ainsi qu'il ressort de documents parlementaires. Aussi l'accident de 2009 ne constitue-t-il pas, à ses yeux, une date-pivot.

Votes

L'amendement n^o 2 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n^o 3 est rejeté par 10 voix contre 4.

Amendement nr. 2 en 3

De heer Vincent De Wolf stelt amendement nr. 2 en 3 voor.

De volksvertegenwoordiger acht het nuttig de tekst van de meerderheid te verduidelijken.

De heer Ridouane Chahid acht amendement nr. 2 nutteloos en onjuist (de eerste interpellaties betreffende de beveiliging van de tunnels vonden immers al plaats sedert 2007). Amendement nr. 3 lijkt hem voorbarig, aangezien de regering het tijdschema voor de renovatie van de Leopold II-tunnel nog niet heeft aangenomen.

De heer Vincent De Wolf rechtvaardigt de keuze van het jaar 2009 door het feit dat in dat jaar een betonblok op een auto viel in de Leopold II-tunnel. Wat het gebrek aan renovatie van die tunnel voor 2018 betreft, verwijst de volksvertegenwoordiger naar de verklaringen van minister Pascal Smet, die in de pers zijn verschenen of als antwoord op parlementaire vragen werden gegeven.

De voorzitter wenst te weten of amendement nr. 2 gewag maakt van het jaar 2009, omdat in dat jaar gestart werd met de diagnose voor het geheel van de tunnels, die heeft geleid tot het opstellen van het *masterplan*.

De heer Vincent De Wolf zegt dat dat helemaal niet het geval is : het is wel degelijk voornoemd ongeval dat de verwijzing naar het jaar 2009 motiveert.

De heer Ridouane Chahid houdt vol dat de problemen met de Brusselse tunnels bekend waren vóór 2009 en dat het vermelden van die datum dus geen zin heeft. Wat het tijdschema voor de renovatie van de Leopold II-tunnel betreft, preciseert de volksvertegenwoordiger dat de regering in dit stadium beloofd heeft het vast te leggen, maar dat dit werk nog altijd aan de gang is.

Mevrouw Cielte Van Achter voegt daaraan toe dat de problemen inzake brandpreventie, die zij niet bijkomstig acht ten opzichte van de structurele problemen, bekend waren sedert 2005, zoals blijkt uit parlementaire documenten. Het ongeval van 2009 vormt dus in haar ogen geen keerpunt.

Stemmingen

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendement n° 4

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 4.

Le député entend mettre l'accent sur l'absence de lien entre l'âge des tunnels et leur état : les dégradations structurelles sont davantage liées aux choix techniques posés au moment de leur construction, de sorte que ce ne sont donc pas nécessairement les tunnels les plus anciens qui sont les plus dégradés.

M. Marc Loewenstein juge ce constat pertinent mais estime qu'il aurait plutôt sa place au point 2.a des constats.

Mme Céline Delforge n'y voit pas d'objection.

M. Marc Loewenstein dépose un sous-amendement oral visant à déplacer l'amendement n° 4 au point 2.a., *in fine*, des constats.

Votes

Le sous-amendement oral à l'amendement n° 4 ainsi que l'amendement n° 4, tel que sous-amendé oralement, sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

Amendement n° 5

M. Ridouane Chahid présente l'amendement n° 5.

Le député explique qu'il vise à rappeler le contexte budgétaire peu favorable à la réalisation de grands chantiers d'infrastructures.

M. Vincent De Wolf expose que son groupe ne soutient pas cet amendement, dont il estime qu'il vise à exonérer les Gouvernements bruxellois de leur responsabilité politique dans le manque d'entretien structurel des tunnels.

Vote

L'amendement n° 5 est adopté par 11 voix contre 2.

Amendements nos 6 et 7

Mme Cielte Van Achter présente l'amendement n° 6.

Amendement nr. 4

De heer Bruno De Lille stelt amendement nr. 4 voor.

De volksvertegenwoordiger wenst de nadruk te leggen op het gebrek aan een verband tussen de ouderdom van de tunnels en hun toestand : de structurele aftakeling houdt meer verband met de technische keuzes die werden gemaakt bij de bouw ervan, zodat het niet noodzakelijk de oudste tunnels zijn die het meest vervallen zijn.

De heer Marc Loewenstein acht die vaststelling relevant, maar vindt dat zij eerder op haar plaats zou zijn in punt 2.a van de vaststellingen.

Mevrouw Céline Delforge heeft daartegen geen bezwaar.

De heer Marc Loewenstein dient een mondeling subamendement in teneinde amendement nr. 4 te verplaatsen naar punt 2.a, *in fine*, van de vaststellingen.

Stemmingen

Het mondeling subamendement op amendement nr. 4, alsook amendement nr. 4, zoals mondeling gesubamendeerd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Amendement nr. 5

De heer Ridouane Chahid stelt amendement nr. 5 voor.

De volksvertegenwoordiger licht toe dat het beoogt te wijzen op de weinig gunstige budgettaire context voor de verwezenlijking van grote infrastructuurwerken.

De heer Vincent De Wolf licht toe dat zijn fractie dit amendement niet steunt, want zij vindt dat het beoogt de Brusselse Regeringen vrij te pleiten van hun politieke verantwoordelijkheid betreffende het gebrek aan structureel onderhoud van de tunnels.

Stemming

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 6 en 7

Mevrouw Cielte Van Achter stelt amendement nr. 6 voor.

La députée voit une source de confusion dans le fait d'énumérer au point 2.a des constats, des facteurs qui se retrouvent plus loin dans le texte.

M. Stefan Cornelis juge que le texte de la majorité doit être conservé, en tant qu'il décrit de manière adéquate le contexte global. Il ajoute que l'amendement n° 7 doit être rejeté pour la même raison.

Mme Cielte Van Achter réplique que la question des matériaux de construction est abordée au point 2.b des constats, et celle des facteurs environnementaux au point 2.c des constats. Elle ne voit donc pas l'intérêt de les citer dès le point 2.a des constats, qu'il serait plus judicieux de réserver au seul manque d'entretien structurel.

M. Bruno De Lille propose d'examiner l'amendement n° 7 avant de procéder au vote sur l'amendement n° 6.

M. Stefan Cornelis répète qu'il faut s'en tenir au texte original et rejeter les deux amendements.

Le président note que les questions de conception sont un facteur non négligeable.

M. Stefan Cornelis n'aperçoit pas l'intérêt qu'il y aurait à critiquer des décisions de conception prises il y a soixante ans.

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 7 qui vise, d'une part, à corriger certaines erreurs de traduction et, d'autre part, à introduire des modifications de contenu (comme l'accent mis sur l'absence, avant 2015, de contrôles plus approfondis que de simples contrôles visuels).

Le président considère que la mention des méthodes de conception serait opportune.

M. Stefan Cornelis n'est pas de cet avis car une telle mention laisserait à penser que des choix malvenus ont été posés à l'époque, alors qu'il va de soi, selon l'orateur, que c'est chaque fois la meilleure option, compte tenu du contexte, qui a été retenue. Quant à l'absence de contrôles approfondis, elle figure déjà plus loin dans le texte de la majorité.

M. Bruno De Lille relève que tant Egis que les ingénieurs auditionnés ont évoqué l'influence des choix techniques sur l'état des tunnels. La commission spéciale doit donc constater que de tels choix ont été posés et l'amendement n° 7 vise à intégrer ce constat factuel au texte, sans connotation quant au bien-fondé de ces choix.

Mme Céline Delforge s'étonne que cet amendement suscite de telles discussions : il ressort clairement des travaux

De volksvertegenwoordigster ziet het opsommen van verder in de tekst vermelde factoren in punt 2.a van de vaststellingen als een bron van verwarring.

De heer Stefan Cornelis vindt dat de tekst van de meerderheid moet behouden blijven, aangezien het de globale context passend beschrijft. Hij voegt daaraan toe dat amendement nr. 7 om dezelfde reden moet worden verworpen.

Mevrouw Cielte Van Achter antwoordt dat de kwestie van het bouw materiaal aan bod komt in punt 2.b van de vaststellingen, en die van de ecologische factoren in punt 2.c van de vaststellingen. Zij ziet dus het nut niet van het aanhalen ervan in punt 2.a van de vaststellingen, en vindt het wijzer dit voor te behouden aan het gebrek aan structureel onderhoud.

De heer Bruno De Lille stelt voor amendement nr. 7 te onderzoeken alvorens over te gaan tot de stemming over amendement nr. 6.

De heer Stefan Cornelis herhaalt dat men bij de oorspronkelijke tekst moet blijven en de twee amendementen moet verwerpen.

De voorzitter merkt op dat de ontwerp-kwesties een niet te verwaarlozen factor zijn.

De heer Stefan Cornelis ziet het nut niet van het kritiek op beslissingen inzake het ontwerp die zestig jaar geleden werden genomen.

De heer Bruno De Lille stelt amendement nr. 7 voor, dat enerzijds beoogt sommige vertaalfouten recht te zetten en anderzijds beoogt wijzigingen in de inhoud aan te brengen (zoals de nadruk op het gebrek, vóór 2015, aan grondigere controles dan gewone visuele controles).

De voorzitter vindt dat het vermelden van de ontwerp-methodes opportuun zou zijn.

De heer Stefan Cornelis is niet die mening toegedaan, want dergelijke vermelding zou doen denken dat destijds ongepaste keuzes werden gemaakt, terwijl volgens de spreker uiteraard telkens de beste keuze werd gemaakt, gelet op de context. Voorts wordt het gebrek aan grondige controles reeds verder in de tekst van de meerderheid vermeld.

De heer Bruno De Lille merkt op dat zowel Egis als de gehoorde ingenieurs gewag hebben gemaakt van de invloed van de technische keuzes op de toestand van de tunnels. De bijzondere commissie moet dus vaststellen dat dergelijke keuzes werden gemaakt en amendement nr. 7 beoogt deze feitelijke vaststelling op te nemen in de tekst, zonder connotation inzake de gegrondheid van die keuzes.

Mevrouw Céline Delforge is verbaasd dat dit amendement aanleiding geeft tot dergelijke discussies : er blijkt

de la commission spéciale que les méthodes de conception et de construction forment un facteur important; elle renvoie à cet égard à la question des enveloppes d'étanchéité simples ou doubles.

M. Marc Loewenstein marque son accord avec les corrections proposées pour la version néerlandaise du texte.

Le président fait remarquer, en ce qui concerne la concordance des versions linguistiques, que le texte fera l'objet d'une relecture attentive avant son adoption.

M. Marc Loewenstein considère, pour le surplus, que l'amendement n° 7 fait double emploi avec les citations du rapport d'Egis figurant plus loin dans le texte.

Le président abonde dans son sens.

Mme Cieltje Van Achter réitère que le point 2.a des constats, devrait porter sur la seule question de l'entretien.

Votes

L'amendement n° 6 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'amendement n° 7 est rejeté par 10 voix contre 4.

Amendements nos 8, 9 et 10

Mme Cieltje Van Achter présente les amendements nos 8, 9 et 10.

La députée trouve le texte de la majorité trop vague : il y a lieu, selon la députée, de mentionner les rapports dont il ressort que les tunnels ont souffert d'un manque d'entretien structurel. Les amendements proposés visent à mettre en évidence le peu de suivi que les autorités politiques ont accordé aux recommandations contenues dans ces rapports.

M. Marc Loewenstein convient qu'il doit être fait mention de ces rapports; en dresser la liste forme d'ailleurs un des objets de l'amendement n° *1bis*. Il est donc superflu d'adopter les amendements nos 8, 9 et 10.

M. Jef Van Damme ajoute, d'une part, que la question des inspections est abordée au point 2.f des constats posés par la majorité et, d'autre part, que la formulation des amendements en discussion ne revêt pas le caractère d'objectivité que doivent avoir des constats. Il en propose donc le rejet.

M. Bruno De Lille, bien qu'il soit d'accord avec certains aspects des amendements en discussion, dont la nécessité

clairement de la werkzaamheden van de bijzondere commissie dat de ontwerpmethodes en bouwmethodes een belangrijke factor zijn; zij verwijst ter zake naar de kwestie van de enkele of dubbele waterdichtheidsbekleding.

De heer Marc Loewenstein geeft zijn instemming over de voorgestelde correcties in de Nederlandse versie van de tekst.

De voorzitter merkt op, inzake de concordantie van de taalversies, dat de tekst nauwlettend zal herlezen worden alvorens te worden aangenomen.

De heer Marc Loewenstein vindt overigens dat amendement nr. 7 een herhaling is van de verder in de tekst vermelde aanhalingen uit het Egis-verslag.

De voorzitter is het daarmee eens.

Mevrouw Cieltje Van Achter herhaalt dat punt 2.a van de vaststellingen, enkel betrekking zou moeten hebben op de kwestie van het onderhoud.

Stemmingen

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendementen nrs 8, 9 en 10

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt de amendementen nrs 8, 9 en 10 voor.

De volksvertegenwoordigster vindt de tekst van de meerderheid te vaag : volgens haar, moeten de rapporten worden vermeld waaruit blijkt dat de tunnels hebben geleden onder een gebrek aan structureel onderhoud. De voorgestelde amendementen beogen aan het licht te brengen dat de overheden weinig gevolg hebben gegeven aan de aanbevelingen van die rapporten.

De heer Marc Loewenstein is het ermee eens dat deze rapporten moeten vermeld worden; de lijst ervan opstellen is trouwens het doel van amendement nr. *1bis*. Het is dus overbodig amendementen nrs 8, 9 en 10 aan te nemen.

De heer Jef Van Damme voegt enerzijds toe dat de kwestie van de inspecties aan bod komt in punt 2.f van de vaststellingen die werden gedaan door de meerderheid en anderzijds, dat de formulering van de besproken amendementen niet de objectieve aard hebben die vaststellingen moeten hebben. Hij stelt dus voor ze te verwerpen.

De heer Bruno De Lille gaat wel akkoord met sommige aspecten van de besproken amendementen, waaronder de

d'énumérer les rapports et autres documents pertinents, considère lui aussi qu'ils vont au-delà de l'énoncé de faits et sont plutôt l'expression de jugements. Or, de tels jugements doivent, selon le député, être écartés de la partie du texte consacrée aux constats. Son groupe s'abstiendra dès lors de voter ces amendements.

Mme Cieltje Van Achter rejette ces arguments : il y a lieu, dans cette partie du texte, de tirer les conclusions des faits réunis par la commission spéciale. La députée soutient que c'est d'ailleurs ce que fait la majorité au point 3 des constats, lorsqu'elle constate que « la responsabilité est collective et partagée ».

En ce qui concerne le projet de préambule, la députée expose qu'une simple liste ne saurait suffire. Il lui semble indispensable que le contenu des documents et les conclusions qu'en tire la commission spéciale y soit également mentionnés.

M. Vincent De Wolf indique que son groupe se rallie aux observations de M. Bruno De Lille : les amendements en discussion sont utiles quant à leur contenu factuel mais les éléments d'appréciation qui y figurent n'ont pas leur place dans cette partie du texte. Aussi son groupe s'abstiendra-t-il.

Le président se demande s'il est exact que l'administration ait demandé des moyens supplémentaires en 2014.

Mme Cieltje Van Achter confirme que cette demande figure explicitement dans le mémorandum 2014.

Votes

Les amendements n^{os} 8 à 10 sont rejetés par 10 voix et 4 abstentions.

Amendements n^{os} 11 et 12

Mme Cieltje Van Achter présente les amendements n^{os} 11 et 12.

La députée explique que l'amendement n^o 11 a pour but de préciser que les facteurs techniques évoqués au point 2.b des constats, n'ont pas été soulevés pour la première fois par les « récents rapports d'inspection » mais l'étaient déjà auparavant, et notamment dans les rapports de 2009-2010.

La députée déplore que la commission spéciale n'ait pas procédé à l'audition d'un expert indépendant en matière de tunnels. Celui qu'elle a consulté lui a indiqué que le béton doit être imprégné pour résister aux agressions chimiques, ce qui n'a pas été fait dans les tunnels bruxellois, où l'on a

nood aan het opsommen van de rapporten en andere relevante documenten, maar vindt ook dat zij verder gaan dan de feiten en eerder oordelen uiten. Dergelijke oordelen moeten volgens de volksvertegenwoordiger geweerd worden uit het deel van de tekst dat gewijd is aan de vaststellingen. Zijn fractie zal zich bijgevolg onthouden bij de stemming over deze amendementen.

Mevrouw Cieltje Van Achter verwerpt die argumenten : in dit deel van de tekst moeten de conclusies worden getrokken uit de feiten die werden vergaard door de bijzondere commissie. De volksvertegenwoordigster houdt vol dat dat de meerderheid dat trouwens doet in punt 3 van de vaststellingen, wanneer zij vaststelt dat « de verantwoordelijkheid collectief en gedeeld is ».

Inzake het ontwerp van inleiding, licht de volksvertegenwoordigster toe dat een gewone lijst niet zou volstaan. Het lijkt haar absoluut nodig dat de inhoud van de documenten en de conclusies die de bijzondere commissie eruit trekt daarin eveneens worden vermeld.

De heer Vincent De Wolf zegt dat zijn fractie het eens is met de opmerkingen van de heer Bruno De Lille : de besproken amendementen zijn nuttig wat hun feitelijke inhoud betreft, maar de beoordelingselementen die erin vermeld worden zijn niet op hun plaats in dit deel van de tekst. Zijn fractie zal zich dus onthouden.

De voorzitter vraagt zich af of het juist is dat de administratie extra middelen heeft gevraagd in 2014.

Mevrouw Cieltje Van Achter bevestigt dat deze vraag uitdrukkelijk vermeld wordt in het memorandum 2014.

Stemmingen

Amendementen nrs 8 tot 10 worden verworpen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

Amendementen nrs 11 en 12

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt amendementen nrs 11 en 12 voor.

De volksvertegenwoordigster licht toe dat amendement nr. 11 beoogt te verduidelijken dat de technische factoren die worden vermeld in punt 2.b van de vaststellingen, niet voor het eerst werden geopperd in de « recente inspectierapporten », maar reeds vroeger, met name in de rapporten van 2009-2010.

De volksvertegenwoordigster betreurt dat de bijzondere commissie geen hoorzitting heeft gehouden met een onafhankelijke expert inzake tunnels. Degene die werd geraadpleegd heeft haar gezegd dat impregnatie van het beton nodig is om te weerstaan aan chemische aanvallen, wat

opté pour des bardages, moins efficaces et dissimulant les dégradations. C'est le sens de l'amendement n° 12.

Le président aurait souhaité que les considérations techniques énoncées dans les amendements en discussion eussent renvoyé aux documents qui les étayaient, parmi ceux versés aux travaux de la commission spéciale.

Votes

L'amendement n° 11 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'amendement n° 12 est rejeté par 12 voix contre 2.

Amendement n° 13

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 13, qui vise à corriger une erreur de traduction : « *constructeur* » ne se traduit pas par « *aannemer* » mais par « *producent* ».

M. Jef Van Damme ajoute que le terme de « *constructeur* », dans la version française, n'est probablement pas adéquat, même s'il est exclu de le modifier puisqu'il s'agit d'une citation. Il propose dès lors un sous-amendement oral consistant à citer le terme français dans la version néerlandaise, plutôt que d'ajouter à la confusion en tentant de le traduire.

Votes

Un sous-amendement oral à l'amendement n° 13, ainsi que l'amendement n° 13, tel que sous-amendé oralement, sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

Amendements nos 14 et 14bis

M. Boris Dilliès présente l'amendement n° 14.

Le député souhaite que le texte rappelle le non-épuisement chronique des crédits alloués entre 2008 et 2015 aux travaux d'infrastructures dans les tunnels, mis en évidence par les travaux de la commission spéciale et corroboré par un récent rapport de la Commission européenne.

M. Ridouane Chahid regrette que l'amendement en discussion se limite à la période 2008-2015, alors que la

niet gebeurde in de Brusselse tunnels, waar men geopteerd heeft voor wandbekledingen, die minder doeltreffend zijn en de aftakelingen verhullen. Dat is de zin van amendement nr. 12.

De voorzitter had gewenst dat de technische overwegingen die worden vermeld in de besproken amendementen zouden verwijzen naar de documenten ter staving ervan, in de bij de werkzaamheden van de bijzondere commissie gevoegde documenten.

Stemmingen

Amendement nr. 11 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 12 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 13

De heer Bruno De Lille dient amendement nr. 13 in, dat ertoe strekt een vertaalfout te verbeteren : « *constructeur* » wordt niet vertaald door « *aannemer* » maar door « *producent* ».

De heer Jef Van Damme voegt eraan toe dat de term « *constructeur* » in de Franse versie waarschijnlijk niet adequaat is, ook al is het uitgesloten om die term te wijzigen, aangezien het over een citaat gaat. Hij stelt bijgevolg een mondeling subamendement voor dat ertoe strekt de Franse term te citeren in de Nederlandse versie in plaats van de verwarring te vergroten door de term te trachten te vertalen.

Stemmingen

Een mondeling subamendement op amendement nr. 13 en amendement nr. 13, aldus mondeling gesubamendeerd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Amendementen nrs 14 en 14bis

De heer Boris Dilliès dient amendement nr. 14 in.

De volksvertegenwoordiger wenst dat de tekst er de aandacht op vestigt dat de kredieten die tussen 2008 en 2015 werden uitgetrokken voor infrastructuurwerken in de tunnels, chronisch onderbenut bleven. Dat werd benadrukt tijdens de werkzaamheden van de bijzondere commissie en bevestigd door een recent rapport van de Europese Commissie.

De heer Ridouane Chahid betreurt dat het besproken amendement zich beperkt tot de periode 2008-2015, terwijl

sous-utilisation des moyens disponibles est une pratique courante en ce qui concerne les grands chantiers.

Le député propose dès lors un amendement n° 14bis, formulé comme suit : « *Comme dans d'autres politiques d'investissements publics, le budget alloué à la rénovation et à la sécurisation des tunnels n'a pas toujours pu être utilisé dans son intégralité, et ce, pour de multiples raisons dépendant de nombreux facteurs.* ».

M. Boris Dilliès comprend l'observation de M. Ridouane Chahid mais précise que l'allocation budgétaire spécifique aux travaux d'infrastructure dans les tunnels a été créée en 2008, ce qui explique le choix de la période 2008-2015, pour laquelle on dispose de chiffres précis.

Mme Céline Delforge indique que son groupe se rallie à la proposition de la majorité : s'il est vrai qu'il n'y avait pas d'allocation spécifique avant 2008, des budgets étaient déjà alloués auparavant à l'entretien des tunnels et faisaient déjà l'objet d'une sous-utilisation.

Mme Cieltje Van Achter considère que le non-épuisement des crédits doit figurer dans le texte, vu le manque de moyens allégué par plusieurs des personnes auditionnées. Sa préférence va à la proposition du MR, qu'elle juge plus précise.

Le président relève que des taux d'exécution de 100 % sont illusoire.

Votes

L'amendement n° 14 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'amendement n° 14bis est adopté par 12 voix contre 2.

Amendements n^{os} 15, 16 et 17

M. Vincent De Wolf présente l'amendement n° 15, lequel vise à rappeler qu'aucune inspection systématique n'a eu lieu entre 2003 et 2008. Il souligne à cet égard que la commission spéciale a reçu pour tâche, non seulement de formuler des constats et recommandations, mais aussi d'établir des responsabilités.

Mme Cieltje Van Achter redoute que l'amendement n° 16 soit vidé de son sens par la non-adoption des amendements n^{os} 8, 9 et 10.

Mme Céline Delforge présente l'amendement n° 17.

de onderbenutting van de beschikbare middelen schering en inslag is bij grote werken.

De volksvertegenwoordiger dient bijgevolg een amendement nr. 14bis in, luidend als volgt : « *Zoals voor andere openbare investeringen, kon de begroting voor de renovatie van en de veiligheid in de tunnels nooit volledig worden gebruikt om tal van redenen, die te maken hadden met tal van factoren.* ».

De heer Boris Dilliès begrijpt de opmerking van de heer Ridouane Chahid, maar preciseert dat de specifieke begrotingsallocatie voor de infrastructuurwerken in de tunnels in 2008 werd ingevoerd, wat de keuze voor de periode 2008-2015, waarvoor men over nauwkeurige cijfers beschikt, verklaart.

Mevrouw Céline Delforge wijst erop dat haar fractie het eens is met het voorstel van de meerderheid : het is inderdaad zo dat er geen specifiek allocatie bestond vóór 2008, maar dat de begrotingen die voorheen al waren uitgetrokken voor het onderhoud van de tunnels al onderbenut werden.

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt dat de onderbenutting van de kredieten moet worden vermeld in de tekst, gelet op het gebrek aan middelen dat verschillende van de gehoorde personen hebben aangevoerd. Haar voorkeur gaat uit naar het voorstel van de MR, want ze vindt dat nauwkeuriger.

De voorzitter wijst erop dat uitvoeringsgraden van 100 % een illusie zijn.

Stemmingen

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 14bis wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

Amendementen nr. 15, 16 en 17

De heer Vincent De Wolf dient amendement nr. 15 in. Het strekt ertoe eraan te herinneren dat er tussen 2003 en 2008 geen enkele systematische inspectie werd uitgevoerd. In dat verband benadrukt hij dat de bijzondere commissie niet enkel tot taak heeft vaststellingen en aanbevelingen te formuleren, maar ook de verantwoordelijkheden vast te stellen.

Mevrouw Cieltje Van Achter vreest dat amendement nr. 16 doelloos wordt, aangezien de amendementen nrs 8, 9 en 10 niet zijn aangenomen.

Mevrouw Céline Delforge dient amendement nr. 17 in.

La députée note qu'outre l'absence d'inspections approfondies entre 2003 et 2009, aucune trace n'a été retrouvée des inspections censément effectuées par Via Control entre 1986 et 1999, de sorte qu'on ignore, en toute rigueur, si ces inspections ont bien eu lieu.

M. Bruno De Lille ajoute que cet amendement vise également à corriger un problème dans la version néerlandaise du point 2.f des constats.

M. Jef Van Damme confirme l'existence d'une erreur de traduction.

M. Paul Delva considère que le texte de la majorité ne doit pas être amendé, sinon pour en corriger les erreurs de traduction. Descendre au niveau de détails que proposent les amendements en discussion lui paraît inopportun, ces détails étant subsumés sous la formulation générale proposée par la majorité.

Mme Cieltje Van Achter, dans la mesure où les amendements n^{os} 8, 9 et 10 ont été rejetés, alors qu'ils présentaient une formulation positive (en énonçant les inspections qui ont effectivement eu lieu), soutient l'adoption de l'amendement n^o 17, en dépit de sa formulation négative.

Votes

Les amendements n^{os} 15 à 17 sont rejetés par 10 voix contre 4.

Amendements n^{os} 18, 18bis, 19 et 20

M. Boris Dilliès présente l'amendement n^o 18.

Le député expose le double objet de l'amendement n^o 18 : d'une part, supprimer la phrase énonçant que « la responsabilité est collective et partagée » qui, à son sens, élude toute responsabilité politique et, d'autre part, proposer des exemples de non-suivi de certaines recommandations.

Le président indique que l'amendement aborde deux questions distinctes mais fera l'objet d'un vote unique.

M. Bruno De Lille présente l'amendement n^o 19, lequel vise à expliciter sur qui pèse cette responsabilité partagée : pas sur l'ensemble de la population bruxelloise, comme le texte de la majorité pourrait le laisser à penser, mais bien sur les autorités politiques et sur l'administration. L'orateur estime que le reste du point 3 des constats énonce des généralités sans plus-value et peut donc être supprimé.

De volksvertegenwoordigster wijst erop dat er, afgezien van het ontbreken van grondige inspecties tussen 2003 en 2009, geen enkel spoor werd teruggevonden van de inspecties die geacht werden te zijn uitgevoerd door Via Control tussen 1986 en 1999, zodat men, strikt genomen, niet weet of die inspecties wel degelijk hebben plaatsgehad.

De heer Bruno De Lille voegt eraan toe dat het amendement er ook toe strekt een probleem te verbeteren in de Nederlandse versie van punt 2.f van de vaststellingen.

De heer Jef Van Damme bevestigt dat het om een vertaalfout gaat.

De heer Paul Delva vindt dat de tekst van de meerderheid niet hoeft te worden geamendeerd, tenzij om de vertaalfouten te verbeteren. Hij vindt het niet opportuun om zover in detail te treden als de besproken amendementen, aangezien die details vervat zitten in de door de meerderheid voorgestelde algemene formulering.

In zoverre de amendementen nrs 8, 9 en 10 werden verworpen, terwijl ze positief geformuleerd waren (door de inspecties die wel degelijk hebben plaatsgehad, te vermelden), steunt mevrouw Cieltje Van Achter amendement nr. 17, ondanks de negatieve formulering ervan.

Stemmingen

De amendementen nr. 15 tot 17 worden verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendementen nr. 18, 18bis, 19 en 20

De heer Boris Dilliès dient amendement nr. 18 in.

De volksvertegenwoordiger licht de dubbele strekking van amendement nr. 18 toe : enerzijds de zin « dat de verantwoordelijkheid collectief en gedeeld is » te schrappen, die volgens hem de politieke verantwoordelijkheid omzeilt, en anderzijds voorbeelden geven van gevallen waarin bepaalde aanbevelingen niet werden gevolgd.

De voorzitter wijst erop dat het amendement over twee afzonderlijke kwesties handelt, maar aan een enkele stemming zal worden onderworpen.

De heer Bruno De Lille dient amendement nr. 19 in, dat ertoe strekt te verduidelijken bij wie de gedeelde verantwoordelijkheid ligt : niet bij de hele Brusselse bevolking, zoals de tekst van de meerderheid zou kunnen laten veronderstellen, maar wel bij de beleidsvoerders en het bestuur. De spreker vindt dat de rest van punt 3 van de vaststellingen algemeenheden zonder meerwaarde bevat en dus kan worden geschrapt.

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 20. La députée tient elle aussi à ce que les responsabilités soient clairement assignées. L'amendement en question a dès lors pour but de préciser qu'elles pèsent sur les Gouvernements successifs. En outre, cet amendement supprime la phrase relative aux missions de l'administration, en tant qu'il laisse accroire que celle-ci ne s'en serait pas acquitté; or, la députée juge que les documents versés aux travaux de la commission spéciale montrent que l'administration avait suffisamment informé les autorités politiques des dangers liés aux tunnels.

M. Vincent De Wolf voit dans cette question de la responsabilité partagée une pierre d'achoppement : si le rapport final devait conserver le point 3 des constats tel que proposé par la majorité, son groupe serait dans l'impossibilité de voter en faveur de ce texte. La formulation proposée dans l'amendement n° 19 lui semble préférable. Le député informe la commission spéciale qu'à défaut soit d'une modification du texte allant dans ce sens, soit d'une suppression de cette phrase, le groupe MR n'aura d'autre choix que de voter contre l'ensemble du texte.

M. Julien Uyttendaele s'étonne que le MR, dans son amendement n° 18, envisage la suppression de toute référence aux responsabilités partagées. Dans une optique qu'il qualifie de constructive, le député annonce le dépôt, par la majorité, d'un amendement n° 18*bis*, précisant que la responsabilité est collective et partagée entre le politique et l'administration. Ce même amendement précise que les tâches sont réparties, non pas entre le politique et l'administration, mais entre cette dernière et le ministre.

Le président salue cette proposition de compromis.

M. Vincent De Wolf, qui rappelle son accord avec la formulation proposée dans l'amendement n° 19, marque son assentiment avec celle retenue dans l'amendement n° 18*bis*. Il lui semble important que la responsabilité des autorités politiques dans la situation des tunnels bruxellois figure explicitement dans le texte.

Le député propose en outre un sous-amendement oral à l'amendement n° 18 remplaçant la seconde partie de l'amendement par la disposition suivante : « La non-réalisation de certaines mesures d'urgence préconisées dans le *masterplan* de 2012 ainsi que le report successif, depuis 2009, de la rénovation du tunnel Léopold II, démontrent la nécessité de cette collaboration entre le politique et l'administration ». Il s'agit selon le député d'un constat, et non d'un jugement de valeur, qui illustre la nécessité invoquée.

Mme Céline Delforge retire l'amendement n° 19.

Mevrouw Cieltje Van Achter dient amendement nr. 20 in. Ook zij staat erop dat de verantwoordelijkheden duidelijk afgebakend worden. Het amendement in kwestie strekt er bijgevolg toe te preciseren dat de opeenvolgende regeringen verantwoordelijk zijn. Bovendien schrapt dit amendement de zin over de opdrachten van het bestuur, in zoverre die laat vermoeden dat het bestuur haar opdrachten niet zou hebben vervuld. De volksvertegenwoordigster is evenwel van oordeel dat uit de documenten die aan de bijzondere commissie zijn bezorgd, blijkt dat het bestuur de bewindslui voldoende ingelicht heeft over de aan de tunnels verbonden gevaren.

De heer Vincent De Wolf ziet in de gedeelde verantwoordelijkheid een struikelblok : als punt 3 van de vaststellingen, zoals voorgesteld door de meerderheid, wordt behouden in het eindverslag, kan zijn fractie niet voor de tekst stemmen. Hij geeft de voorkeur aan de formulering van amendement nr. 19. De volksvertegenwoordiger deelt de bijzondere commissie mee dat, als de tekst niet in die zin wordt gewijzigd of die zin wordt geschrapt, de MR-fractie geen andere keuze heeft dan tegen de hele tekst te stemmen.

Het verbaast de heer Julien Uyttendaele dat de MR met zijn amendement nr. 18 elke verwijzing naar de gedeelde verantwoordelijkheden wenst te schrappen. In een constructieve optiek kondigt de volksvertegenwoordiger aan dat de meerderheid een amendement nr. 18*bis* zal indienen, dat ertoe strekt te preciseren dat de verantwoordelijkheid collectief en gedeeld is tussen het beleid en het bestuur. Datzelfde amendement preciseert dat de taken niet worden verdeeld tussen het beleid en het bestuur, maar tussen deze laatste en de minister.

De voorzitter vindt dat een goed compromis.

De heer Vincent De Wolf, die erop wijst dat hij akkoord gaat met de in amendement nr. 19 voorgestelde formulering, stemt in met de formulering van amendement nr. 18*bis*. Hij vindt het belangrijk dat de verantwoordelijkheid van het beleid met betrekking tot de Brusselse tunnels uitdrukkelijk in de tekst wordt vermeld.

Bovendien dient de volksvertegenwoordiger een mondeling subamendement op amendement nr. 18 in om het tweede deel van het amendement te vervangen door de volgende bepaling : « Het feit dat bepaalde dringende maatregelen, zoals aanbevolen in het *masterplan* van 2012, niet zijn uitgevoerd en dat de renovatie van de Leopold II-tunnel sinds 2009 meermaals werd uitgesteld, wijst op de noodzaak van samenwerking tussen het beleid en het bestuur ». Volgens de volksvertegenwoordiger gaat het om een vaststelling en niet om een waardeoordeel, die de noodzakelijkheid verduidelijkt.

Mevrouw Céline Delforge trekt amendement nr. 19 in.

Mme Cieltje Van Achter déclare qu'elle maintient l'amendement n° 20.

Votes

L'amendement n° 18*bis* est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Le sous-amendement oral à l'amendement n° 18 est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Les amendements n°s 18 et 19 sont retirés.

Amendements n°s 21 et 22

M. Bruno De Lille présente les amendements n°s 21 et 22 qui visent à ajouter au texte de la majorité, essentiellement tourné vers l'avenir, une référence à des pratiques passées.

Votes

Les amendements n°s 21 et 22 sont rejetés par 9 voix contre 4.

Amendements n°s 23, 24 et 25

M. Marc Loewenstein présente l'amendement n° 25.

Le président se demande si la mention de la « *fin mars 2016* » comme délai pour l'élaboration du nouveau plan d'investissements pluriannuel pour la rénovation des tunnels, a encore un sens, alors que ce délai est écoulé depuis deux semaines.

M. Marc Loewenstein rappelle que ce délai avait été fixé par le Ministre Pascal Smet lui-même, à l'occasion de son exposé devant la commission spéciale.

M. Vincent De Wolf présente les amendements n°s 23 et 24.

Votes

Les amendements n°s 23 à 25 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n 26

Eu égard à l'adoption de l'amendement n° 1*bis*, Mme Céline Delforge et M. Bruno De Lille retirent l'amendement n° 26.

Mevrouw Cieltje Van Achter verklaart dat ze amendement nr. 20 niet intrekt.

Stemmingen

Amendement nr. 18*bis* wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Het mondeling subamendement op amendement nr. 18 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

De amendementen nrs 18 en 19 worden ingetrokken.

Amendementen nrs 21 en 22

De heer Bruno De Lille dient de amendementen nrs 21 en 22 in, die ertoe strekken een verwijzing naar praktijken in het verleden toe te voegen aan de tekst van de meerderheid, die hoofdzakelijk toekomstgericht is.

Stemmingen

De amendementen nrs 21 en 22 worden verworpen met 9 stemmen tegen 4.

Amendementen nrs 23, 24 en 25

De heer Marc Loewenstein dient amendement nr. 25 in.

De voorzitter vraagt of de vermelding van « *eind maart 2016* » als deadline voor de uitwerking van het nieuwe meerjareninvesteringsplan voor de renovatie van de tunnels nog zin heeft, aangezien die termijn al twee weken verstreken is.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat die termijn was vastgesteld door minister Pascal Smet zelf tijdens zijn uitzetting voor de bijzondere commissie.

De heer Vincent De Wolf dient de amendementen nrs 23 en 24 in.

Stemmingen

De amendementen nrs 23 tot 25 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 26

Gelet op de goedkeuring van amendement nr. 1*bis*, trekken mevrouw Céline Delforge en de heer Bruno De Lille amendement nr. 26 in.

Amendement n° 27

M. Boris Dillières présente l'amendement n° 27.

Le groupe MR souhaiterait que la commission spéciale obtienne le rapport d'ARISTA dont l'ancien directeur général de Bruxelles Mobilité avait signalé l'existence lors de son audition.

Le président l'informe que M. Jean-Paul Gailly a précisé par courriel que cette analyse n'a été faite que pour la direction des Taxis.

M. Boris Dillières indique que, dans ces conditions, l'amendement n° 27 est retiré.

Amendement n° 28

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 28 qui vise à formuler plus clairement les problèmes constatés à Bruxelles Mobilité.

Vote

L'amendement n° 28 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Amendements nos 29 et 30

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 29 et le justifie par le fait que la situation actuelle des ouvrages d'art bruxellois tient pour une part essentielle à l'absence d'un cadre réglementaire régional fixant les normes de construction et d'inspection pour ces ouvrages.

M. Stefan Cornelis indique qu'une telle réglementation existe déjà sous la forme, d'une part, des normes catégorielles définies par les ingénieurs eux-mêmes et, d'autre part, des Eurocodes développés par le Comité européen de normalisation. Il ne lui semble dès lors pas souhaitable d'y ajouter ou d'y substituer une réglementation régionale.

M. Bruno De Lille rétorque que les normes établies par les praticiens échappent au contrôle démocratique du Parlement et inféodent le Gouvernement aux décisions d'un groupe d'ingénieurs. Le député concède qu'il existe un certain nombre de normes, mais dont il n'est pas clair si elles s'appliquent aux tunnels et, si oui, auxquels. Il renvoie à l'exemple du tunnel Léopold II, dont la rénovation emporterait le choix de matériaux différents selon la catégorie sous laquelle on le rangerait. Un tel flou est préjudiciable, selon le député, qui juge qu'une réglementation établie par le Gouvernement, et s'appliquant aux infrastructures tant régionales que communales, clarifierait la situation. L'ora-

Amendement nr. 27

De heer Boris Dillières dient amendement nr. 27 in.

De MR-fractie wenst dat de bijzondere commissie het rapport van ARISTA krijgt. De voormalige directeur generaal van Mobiel Brussel had op het bestaan ervan gewezen tijdens zijn hoorzitting.

De voorzitter deelt hem mee dat de heer Jean-Paul Gailly bij e-mail heeft gepreciseerd dat die analyse enkel werd uitgevoerd voor de directie Taxi's.

De heer Boris Dillières wijst erop dat amendement nr. 27 in die omstandigheden wordt ingetrokken.

Amendement nr. 28

Mevrouw Cieltje Van Achter dient amendement nr. 28 in, dat ertoe strekt de bij Mobiel Brussel vastgestelde problemen duidelijker te formuleren.

Stemming

Amendement nr. 28 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Amendementen nr. 29 en 30

De heer Bruno De Lille dient amendement nr. 29 in en verantwoordt het met het feit dat de huidige staat van de Brusselse kunstwerken voor een groot deel te maken heeft met het ontbreken van een gewestelijk verordenend kader dat de constructie- en inspectienormen voor die bouwwerken vaststelt.

De heer Stefan Cornelis wijst erop dat zo'n reglementering al bestaat in de vorm van, enerzijds, normen per categorie die door de ingenieurs zelf zijn vastgesteld en van, anderzijds, Eurocodes die zijn vastgesteld door het Europees Comité voor Normalisatie. Volgens hem is het bijgevolg niet wenselijk om daar een gewestelijke reglementering aan toe te voegen of in de plaats te stellen.

De heer Bruno De Lille repliceert dat de normen van de practici aan de democratische controle van het Parlement ontsnappen en de Regering afhankelijk maken van de beslissingen van een groep ingenieurs. Hij geeft toe dat er een aantal normen bestaan, maar het is niet duidelijk of ze van toepassing zijn op de tunnels en, zo ja, op welke. Hij verwijst naar het voorbeeld van de Leopold II-tunnel, waarvan de renovatie de keuze van verschillende materialen zou inhouden naargelang de categorie waarin men de tunnel zou onderbrengen. Zo'n vaagheid is schadelijk volgens de volksvertegenwoordiger, die van oordeel is dat een door de Regering opgestelde reglementering die van toepassing is

teur avance, pour conclure, que refuser l'amendement en discussion constituerait la négation du rôle normatif du Parlement et du Gouvernement.

Le président précise que les députés conservent la faculté de proposer une ordonnance réglant cette matière.

M. Stefan Cornelis craint une confusion entre, d'une part, les normes techniques spécifiques, que ni le Gouvernement ni l'administration ne sont en mesure d'édicter, faute de disposer du savoir-faire dont peuvent se prévaloir les praticiens, et, d'autre part, les normes procédurales, qu'il appartient au Gouvernement et à l'administration de définir, entre autres via le nouveau *masterplan*. Les normes techniques doivent, selon le député, être laissées aux professionnels, afin notamment de tenir compte des évolutions techniques.

Mme Céline Delforge considère que la mise en place d'un cadre réglementaire, dont elle soutient qu'il n'existe pas à l'heure actuelle, permettrait d'éviter que ne se reproduisent les problèmes qui ont justifié la création de la commission spéciale. La députée souligne que l'existence de règles claires et impératives, en matière de construction et d'inspection des ouvrages d'art, permettrait au ministre compétent de contraindre l'administration au respect de normes soustraites à l'interprétation. Il semble à l'oratrice que si la commission spéciale refusait de recommander l'adoption d'une telle réglementation, la poursuite de ses travaux n'aurait plus aucun sens.

M. Vincent De Wolf présente l'amendement n° 30, apparenté à l'amendement n° 29 et que, dès lors, si ce dernier était adopté, son groupe retirerait. Il n'aperçoit pas pour quelle raison la majorité ne se rallierait pas à la recommandation d'une réglementation régionale, vu que le Ministre Pascal Smet en avait lui-même souligné la nécessité lorsqu'il avait déclaré que la directive européenne en matière de tunnels autoroutiers serait appliquée, faute d'une réglementation spécifique, aux tunnels bruxellois.

Mme Cielte Van Achter soutient les amendements en discussion et expose que les normes professionnelles (*best practices*) et européennes auxquelles se réfère M. Stefan Cornelis n'ont pas été présentées à la commission spéciale; or, il lui semblerait utile qu'un expert indépendant en informe les députés, pour leur permettre d'identifier quelles normes doivent être retenues et/ou complétées.

M. Stefan Cornelis suggère de préciser dans le texte que les nouvelles procédures seront développées par des ingénieurs qualifiés (en vue d'éviter les discussions inter-

op de gewestelijke en gemeentelijke infrastructures, de situatie zou verduidelijken. Tot besluit wijst de spreker erop dat de verwerping van het besproken amendement zou neerkomen op de ontkenning van de normatieve rol van het Parlement en de Regering.

De voorzitter preciseert dat de volksvertegenwoordigers de mogelijkheid behouden om een ordonnantie tot regeling van die aangelegenheid voor te stellen.

De heer Stefan Cornelis vreest voor verwarring tussen, enerzijds, de specifieke technische normen, die noch de Regering noch het bestuur kunnen vaststellen, aangezien ze niet beschikken over de knowhow waarop de pratici zich wel kunnen beroepen en, anderzijds, de procedurenormen die de Regering en het bestuur moeten vaststellen onder meer via het nieuwe *masterplan*. Volgens de volksvertegenwoordiger moeten de technische normen worden overgelaten aan de professionals, om onder meer rekening te houden met de technische evoluties.

Mevrouw Céline Delforge is van oordeel dat de invoering van een reglementair kader, waarvan ze het ontbreken onderstreept, het mogelijk zou maken om te voorkomen dat de problemen die de oprichting van de bijzondere commissie hebben verantwoord, zich opnieuw voordoen. De volksvertegenwoordigster onderstreept dat duidelijke en dwingende regels inzake constructie en inspectie van de kunstwerken de bevoegde minister in staat zouden stellen om het bestuur te dwingen normen na te komen die niet voor interpretatie vatbaar zijn. De spreekster vindt dat, als de bijzondere commissie weigert om de goedkeuring van een dergelijke reglementering aan te bevelen, het geen enkele zin meer zou hebben dat ze haar werkzaamheden voortzet.

De heer Vincent De Wolf dient amendement nr. 30 in, dat verwant is met amendement nr. 29 en dat, indien dit laatste zou worden aangenomen, bijgevolg zou worden ingetrokken door zijn fractie. Hij ziet niet in waarom de meerderheid het niet eens zou zijn met de aanbeveling van een gewestelijke reglementering, aangezien minister Pascal Smet zelf de noodzaak ervan had onderstreept, toen hij verklaarde dat de Europese richtlijn inzake wegtunnels zou worden toegepast op de Brusselse tunnels bij gebrek aan een specifieke reglementering.

Mevrouw Cielte Van Achter steunt de besproken amendementen en wijst erop dat de professionele normen (*best practices*) en de Europese normen waarnaar de heer Stefan Cornelis verwijst, niet werden voorgesteld aan de bijzondere commissie. Ze vindt het evenwel nuttig dat een onafhankelijke deskundige de volksvertegenwoordigers daarover inlicht, opdat ze kunnen bepalen welke normen moeten worden gekozen en/of aangevuld.

De heer Stefan Cornelis stelt voor om in de tekst te preciseren dat de nieuwe procedures zullen worden ontwikkeld door opgeleide ingenieurs (om te voorkomen dat de

minables dans lesquelles, selon l'orateur, s'embourberaient les députés) et validées par le Gouvernement. Le député ne veut pas d'un instrument trop pesant; c'est pour cela qu'il défend l'adoption de normes professionnelles plutôt que d'une réglementation régionale.

Le président indique qu'un compromis lui semble possible.

M. Marc Loewenstein partage la volonté de mettre en œuvre des procédures claires et soumises au contrôle démocratique; il propose donc d'ajouter au texte de la majorité que les nouvelles procédures devront être validées par le Gouvernement.

Mme Julie de Grootte propose la formule « *sous une forme à valider par le Gouvernement* », à insérer au point 1 des recommandations après les mots « *de nouvelles procédures de gestion et de suivi* ».

Mme Céline Delforge réitère la nécessité de fixer des règles précises, qui permettent de vérifier si, oui ou non, l'administration s'y conforme.

Le président considère que la conclusion générale des travaux de la commission spéciale tient dans le constat suivant : la situation des tunnels bruxellois tient essentiellement à l'absence d'un suivi régulier de leur état, selon des critères précisément définis.

M. Marc Loewenstein annonce que la majorité, considérant que l'opportunité d'établir des procédures claires doit être saisie, qu'un contrôle gouvernemental sur l'élaboration de ces procédures est souhaitable, qu'il n'y a pas lieu pour autant de contraindre le Gouvernement à adopter un cadre réglementaire, propose de préciser, à propos des nouvelles procédures de gestion et de suivi, qu'elles se présenteront « *sous une forme à valider par le Gouvernement* », de manière à ce que les procédures élaborées par l'administration, éventuellement en concertation avec des experts externes, soient soumises au Gouvernement et, par conséquent, portées à la connaissance du Parlement.

M. Vincent De Wolf exprime sa déception devant cette proposition peu ambitieuse. Le député est d'avis que renoncer à contraindre le Gouvernement à adopter un cadre réglementaire constitue un recul inexplicable.

Le président en appelle à un compromis : plutôt qu'un cadre réglementaire, le texte pourrait évoquer un protocole, par exemple, ou une lettre de mission adressée à l'administration.

M. Marc Loewenstein propose de recommander au Gouvernement qu'il élabore les nouvelles procédures de ges-

volksvertegenwoordigers verzeild geraken in oeverloze discussies, aldus de spreker) en bekrachtigd worden door de Regering. De volksvertegenwoordiger wenst geen te log instrument. Daarom verdedigt hij de goedkeuring van professionele normen in plaats van een gewestelijke reglementering.

De voorzitter acht een compromis mogelijk.

De heer Marc Loewenstein is het ermee eens dat er duidelijke procedures moeten worden gevolgd en dat die onderworpen zijn aan de democratische controle. Bijgevolg stelt hij voor om aan de tekst van de meerderheid toe te voegen dat de nieuwe procedures door de Regering moeten worden gevalideerd.

Mevrouw Julie de Grootte stelt voor om de woorden « *in een door de regering te valideren vorm* » in te voegen in punt 1 van de aanbevelingen na de woorden « *nieuwe procedures inzake beheer en follow-up* ».

Mevrouw Céline Delforge herhaalt de noodzaak om nauwkeurige regels vast te stellen die het mogelijk maken om na te gaan of de administratie ze al dan niet naleeft.

De voorzitter is van oordeel dat de algemene conclusie van de werkzaamheden van de bijzondere commissie kan worden samengevat in de volgende vaststelling : de staat van de Brusselse tunnels is hoofdzakelijk te wijten aan een gebrek aan regelmatige follow-up volgens duidelijke criteria.

De heer Marc Loewenstein deelt mee dat de meerderheid van oordeel is dat de kans om duidelijke procedures op te stellen moet worden gegrepen, dat de regeringscontrole op de uitwerking van die procedures wenselijk is en dat er daarom nog geen reden is om de Regering ertoe te dwingen een reglementair kader aan te nemen. Bijgevolg stelt ze voor om in verband met de nieuwe procedures inzake beheer en follow-up te preciseren dat ze zullen worden voorgesteld « *in een door de Regering te valideren vorm* », zodat de procedures die de administratie eventueel in overleg met externe deskundigen uitwerkt, worden voorgelegd aan de regering en bijgevolg ter kennis van het Parlement worden gebracht.

De heer Vincent De Wolf is ontgoocheld door een zo weinig ambitieus voorstel. Hij vindt dat als men de Regering er niet toe dwingt een regelgeving aan te nemen, men terug bij af is.

De voorzitter roept op tot een compromis : veel meer dan te spreken van een regelgeving, zou de tekst kunnen hebben over, bijvoorbeeld, een protocol of een opdrachtenbrief aan het bestuur.

De heer Marc Loewenstein stelt voor de Regering aan te bevelen de nieuwe procedures voor het beheer en de fol-

tion et de suivi des tunnels, en lui laissant le choix de la forme.

M. Bruno De Lille craint que le texte proposé soit trop vague et laisse dès lors une marge de manœuvre trop large. Le député juge qu'une réglementation serait plus contraignante que de simples procédures. Il considère qu'il est ressorti des travaux de la commission spéciale que la problématique des tunnels avait notamment pour origine la trop grande liberté laissée à l'administration, en l'absence de tout cadre réglementaire.

Le président abonde dans son sens : l'intention doit être de doter l'administration d'un cadre contraignant. Il suggère que le texte qualifie les nouvelles procédures de « *contraignantes* ».

M. Jef Van Damme juge cette discussion sans objet : c'est, selon lui, par nature que les décisions du Gouvernement sont contraignantes vis-à-vis de l'administration.

M. Vincent De Wolf réplique que, si cela va de soi, alors rien ne s'oppose à ce que le texte l'énonce en toutes lettres.

Mme Céline Delforge peine à percevoir ce qui fait obstacle à l'adoption de l'amendement n° 29. Elle souligne qu'un cadre réglementaire aurait de surcroît, d'une part, l'avantage de la pérennité, en ce qu'il survivrait aux changements de législature, et, d'autre part, celui de l'uniformité, en ce qu'il s'appliquerait également aux communes, pour leurs propres ouvrages d'art. Enfin, la députée avance qu'un tel cadre, éventuellement adopté par le Parlement sous la forme d'une ordonnance, permettrait au Gouvernement qui s'y conformerait de ne pas risquer de voir sa responsabilité engagée. L'oratrice en conclut que le Gouvernement aurait tout intérêt à l'adoption d'un cadre réglementaire.

M. Jef Van Damme annonce que la majorité est prête à préciser que les nouvelles procédures doivent être « *contraignantes* » même si, à titre personnel, il considère qu'il s'agit d'une tautologie.

M. Bruno De Lille trouve cette proposition trop faible : le cadre réglementaire que son groupe appelle de ses vœux ne doit pas viser la seule administration régionale mais l'ensemble des niveaux de pouvoir, à l'échelle de toute la Région. Il répète la double exigence de pérennité et d'uniformité énoncée par Mme Céline Delforge. Le député se déclare disposé à retirer l'amendement n° 29, à condition qu'un texte conforme à celui de l'amendement n° 30 soit adopté.

Mme Cielte Van Achter considère que cette exigence d'uniformité est d'autant plus importante que la Région et les communes ne sont pas les seules gestionnaires

low-up op van de tunnels op te stellen en haar de keuze te laten wat de vorm betreft.

De heer Bruno De Lille vreest dat de voorgestelde tekst te vaag is en bijgevolg te veel speelruimte laat. De volksvertegenwoordiger is van oordeel dat een regelgeving dwingender zal zijn dan eenvoudige procedures. Hij zegt dat uit de werkzaamheden van de bijzondere commissie gebleken is dat de problematiek van de tunnels inzonderheid zijn oorsprong vindt in de te grote vrijheid die men het bestuur gelaten heeft, bij gebrek aan enige regelgeving.

De voorzitter is het daarmee eens : het moet de bedoeling zijn om het bestuur een verplichtend kader te verschaffen. Hij stelt voor dat, in de tekst, de nieuwe procedures worden bestempeld als verplichtend.

Volgens de heer Jef Van Damme, is deze discussie zinloos : volgens hem, zijn de beslissingen van de Regering van nature al verplichtend voor het bestuur.

De heer Vincent De Wolf zegt dat, alhoewel dat vanzelfsprekend is, niets belet dat de tekst dat klaar en duidelijk stelt.

Mevrouw Céline Delforge begrijpt niet waarom amendement nr. 29 niet wordt aangenomen. Ze onderstreept bovendien dat een regelgeving, enerzijds, het voordeel zou bieden dat ze blijvend is en de opeenvolgende zittingsperiodes zou overleven en, anderzijds, voor uniformiteit zorgt omdat zij ook zou gelden voor de gemeenten en hun eigen kunstwerken. Ten slotte wijst de volksvertegenwoordigster erop dat een dergelijke regelgeving, eventueel door het Parlement aangenomen in de vorm van een ordonnantie, de Regering, die er zich moet naar schikken, de mogelijkheid zou bieden om te ontsnappen aan het gevaar dat haar verantwoordelijkheid op het spel wordt gezet. De spreker besluit dat de Regering er alle belang bij zou hebben een regelgeving goed te keuren.

De heer Jef Van Damme zegt dat de meerderheid bereid is te preciseren dat de nieuwe procedures verplichtend moeten zijn, ook al vindt hij persoonlijk dat zulks een tautologie is.

De heer Bruno De Lille vindt dat voorstel te zwak : de regelgeving waartoe zijn fractie oproept moet niet alleen betrekking hebben op het gewestelijk bestuur maar op alle machtsniveaus in heel het Gewest. Hij wijst op de door mevrouw Céline Delforge te berde gebrachte dubbele vereiste van blijvend karakter en uniformiteit. De volksvertegenwoordiger zegt dat hij bereid is om amendement nr. 29 in te trekken, op voorwaarde dat er een tekst conform amendement nr. 30 aangenomen wordt.

Mevrouw Cielte Van Achter zegt dat die eis inzake uniformiteit des te belangrijker is daar het Gewest en de gemeenten niet de enige beheerders van kunstwerken zijn op

d'ouvrage d'art sur le territoire régional : la députée cite l'exemple d'Infrabel.

M. Jef Van Damme craint qu'une ordonnance – forme qui répondrait à la double exigence précitée – ne soit un véhicule trop rigide : les procédures de modification d'une ordonnance sont trop lourdes et les délais trop longs que pour pouvoir en adapter les dispositions aux évolutions techniques. Le Gouvernement doit, selon le député, conserver la possibilité d'actualiser la réglementation chaque fois que le besoin s'en fera sentir.

Le président considère que tout flottement serait malvenu quant à la détermination du Gouvernement à mettre en œuvre un monitoring permanent des tunnels.

M. Ridouane Chahid propose un sous-amendement oral à l'amendement n° 30 visant à ajouter après les mots « sera éditée », les mots « par le Gouvernement ».

M. Vincent De Wolf s'en réjouit.

Votes

Le sous-amendement oral à l'amendement n° 30 ainsi que l'amendement n° 30, tel que sous-amendé oralement, sont adoptés à l'unanimité des 15 membres présents.

L'amendement n° 29 est retiré.

Amendements n^{os} 31, 32 et 33

M. Bruno De Lille présente les amendements n^{os} 31, 32 et 33.

Le député les souligne qu'il faut éviter le double écueil d'inspections entièrement laissées à l'administration, dont les membres risquent de ne pas être au fait des normes et techniques les plus actuelles, et d'inspections entièrement externalisées, sans contrôle de la part de l'administration. Le député estime qu'un contrôle mutuel doit être possible entre l'administration et les experts externes.

M. Ridouane Chahid déclare que la majorité soutient les amendements en discussion.

M. Vincent De Wolf indique qu'il en va de même pour son groupe.

het gewestelijk grondgebied : de volksvertegenwoordigster geeft Infrabel als voorbeeld.

De heer Jef Van Damme vreest dat een ordonnantie, een vorm die tegemoet zou komen aan de voormelde dubbele vereiste, een te stoeve tool is : de procedures voor de wijziging van een ordonnantie zijn te omslachtig en de termijnen te lang om de bepalingen ervan aan te passen aan de technische evoluties. Volgens de volksvertegenwoordiger, moet de Regering de mogelijkheid behouden om de regelgeving te kunnen bijsturen telkens als de noodzaak zich daartoe doet gevoelen.

De voorzitter zegt dat elke onduidelijk wat betreft de vastberadenheid van de Regering om te zorgen voor een permanente monitoring van de tunnels een slechte zaak zou zijn.

De heer Ridouane Chahid stelt een mondeling subamendement voor op amendement nr. 30, dat ertoe strekt om voor de woorden « worden uitgevaardigd », de woorden « door de Regering » in te voegen.

De heer Vincent De Wolf gaat daarmee akkoord.

Stemmingen

Het mondelinge subamendement op amendement nr. 30, alsook amendement nr. 30, zoals mondeling gesubamendeerd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Amendement nr. 29 wordt ingetrokken.

Amendementen nrs 31, 32 en 33

De heer Bruno De Lille licht amendementen nrs 31, 32 en 33 toe.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat men een dubbele struikelsteen moeten vermijden, te weten, enerzijds, de inspecties volledig overlaten aan het bestuur, wier leden misschien niet op de hoogte zijn van de meest actuele normen en technieken of, anderzijds, de inspecties volledig aan derden overlaten, zonder controle door het bestuur. De volksvertegenwoordiger vindt dat wederzijdse controle tussen bestuur en externe deskundigen mogelijk moet zijn.

De heer Ridouane Chahid zegt dat de meerderheid de besproken amendementen steunt.

De heer Vincent De Wolf zegt dat ook zijn fractie dat doet.

Votes

Les amendements n^{os} 31 à 33 sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

Amendement n° 34

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 34.

La députée juge inexact le constat sur lequel se fonde le point 3 des recommandations : c'est à tort, selon la députée, que les ministres auditionnés ont prétendu que l'administration n'aurait pas toujours transmis les informations à temps et à heure.

Vote

L'amendement n° 34 est rejeté par 12 voix et 2 abstentions.

Amendement n° 35

Mme Céline Delforge présente l'amendement n° 35.

Le président fait remarquer que le texte du point 3 des recommandations énonce des évidences.

Mme Céline Delforge en convient mais estime que ce texte peut être maintenu, sauf en ce qui concerne la recommandation de « procéder à la réalisation des travaux nécessaires », qui lui semble une ingérence dans les prérogatives gouvernementales. Sur la base du même constat posé par l'administration, le Gouvernement doit demeurer libre de décider de réaliser ou non des travaux, de détruire ou de fermer l'ouvrage d'art concerné, etc. L'oratrice souligne que cette liberté laissée à l'exécutif est la contrepartie de sa responsabilité politique.

M. Jef Van Damme propose de s'en tenir au texte de la majorité.

Vote

L'amendement n° 35 est rejeté par 12 voix contre 2.

Amendements n^{os} 36, 36bis et 37

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 36.

Le député expose que le Parlement ne peut aller au-delà de la recommandation de prendre les mesures nécessaires pour assurer un usage sûr des tunnels : définir des priorités

Stemmingen

Amendementen nr. 31 tot 33 worden aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Amendement nr. 34

Mevrouw Cieltje Van Achter licht amendement nr. 34 toe.

Volgens de volksvertegenwoordigster, is de vaststelling waarop punt 3 van de aanbevelingen gebaseerd is, niet juist : volgens de volksvertegenwoordigster, hebben de gehoorde ministers ten onrechte beweerd dat het bestuur de informatie niet altijd tijdig zou hebben bezorgd.

Stemming

Amendement nr. 34 wordt verworpen met 12 stemmen bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 35

Mevrouw Céline Delforge licht amendement nr. 35 toe.

Volgens de voorzitter, spreekt de tekst van punt 4 van de aanbevelingen voor zich.

Mevrouw Céline Delforge is het daarmee eens, maar vindt dat die tekst kan worden behouden, behalve wat betreft de aanbeveling om « de nodige werken uit te voeren », wat haar een inmenging lijkt in de prerogatieven van de Regering. Op basis van dezelfde vaststelling door het bestuur, moet de Regering de vrijheid blijven hebben om te beslissen om al dan niet werken te laten uitvoeren, om het kunstwerk in kwestie af te breken of te sluiten, enzovoort. De spreekster onderstreept dat die vrijheid voor de Regering het tegengewicht is van haar beleidsverantwoordelijkheid.

De heer Jef Van Damme stelt voor om zich te houden aan de tekst van de meerderheid.

Stemming

Amendement nr. 35 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Amendementen nr. 36, 36bis en 37

De heer Bruno De Lille licht amendement nr. 36 toe.

De volksvertegenwoordiger zegt dat het Parlement niet verder kan gaan dan de aanbevelingen om de nodige maatregelen te nemen om het gebruik van de tunnels te waar-

empiète sur le rôle du Gouvernement – il appartient à ce dernier de définir un calendrier et d'en assumer les conséquences.

M. Marc Loewenstein précise que la majorité tient à insister sur la nécessité de rouvrir en priorité les tunnels actuellement fermés à la circulation (à savoir les tunnels Montgomery et Stéphanie). Le texte proposé reprend les recommandations du *masterplan* et autorise leur actualisation à la lumière des inspections en cours.

Le député présente ensuite l'amendement n° 36bis, qui reprend la référence, introduite par l'amendement n° 36, à la priorité absolue devant être accordée à la sécurité des usagers.

M. Vincent De Wolf suggère un sous-amendement oral à l'amendement n° 36bis visant à corriger un contresens et remplaçant « *nonobstant* » par « *sans préjudice de* ».

Mme Céline Delforge présente l'amendement n° 37.

Votes

Un sous-amendement oral à l'amendement n° 36bis, ainsi que l'amendement n° 36bis tel que sous-amendé oralement, sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Les amendements nos 36 et 37 sont rejetés par 11 voix contre 2.

Amendement n° 38

M. Boris Dilliès présente l'amendement n° 38 qui n'est que le rappel d'une décision déjà contenue dans le plan Iris 2.

M. Bruno De Lille précise que le plan Iris 2 ne préconisait des grands travaux d'infrastructure de ce type que dans la mesure où ils permettraient de réduire la pression automobile de 20 %.

M. Marc Loewenstein estime que le contenu de l'amendement en discussion est déjà subsumé sous le point 13 des recommandations de la majorité, relatif à l'avenir des infrastructures.

M. Vincent De Wolf déclare que l'amendement n° 38 est retiré et renvoyé au point 13 des recommandations, sous la forme d'un amendement n° 64ter.

borgen : prioriteiten bepalen is de rol van de Regering ondermijnen. Het komt die laatste toe om een tijdspad vast te stellen en in te staan voor de gevolgen daarvan.

De heer Marc Loewenstein zegt dat de meerderheid erop aandringt om de tunnels die op dit ogenblik voor het verkeer gesloten zijn prioritair weer open te stellen (te weten de Montgomery- en de Stefaniatunnel). De voorgestelde tekst neemt de aanbevelingen van het *masterplan* over en machtigt om ze bij te sturen in het licht van de lopende inspecties.

De volksvertegenwoordiger licht vervolgens amendement nr. 36bis toe, dat de bij amendement nr. 36 ingevoerde verwijzing herneemt naar de absolute prioriteit die moet worden gegeven aan de veiligheid van de gebruikers.

De heer Vincent De Wolf stelt een mondeling subamendement voor op amendement nr. 36bis, dat ertoe strekt om het woord « *niettegenstaande* » te vervangen door de woorden « *zonder afbreuk te doen aan* ».

Mevrouw Céline Delforge licht amendement nr. 37 toe.

Stemmingen

Het mondelinge subamendement op amendement nr. 36bis, alsook amendement nr. 36bis zoals mondeling geamendeerd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendementen nr. 36 en 37 worden verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 38

De heer Boris Dilliès licht amendement nr. 38 toe, dat niets anders is dan een herinnering aan de reeds in het Irisplan II opgenomen beslissing.

De heer Bruno De Lille zegt dat het Irisplan II grote infrastructuurwerken van dat soort slechts aanraadde in de mate dat ze de druk van het autoverkeer met 20 % zouden verminderen.

De heer Marc Loewenstein zegt dat de inhoud van amendement dat besproken wordt neerkomt op hetgeen staat in punt 13 van de aanbevelingen van de meerderheid, betreffende de toekomst van de infrastructuur.

De heer Vincent De Wolf zegt dat amendement nr. 38 wordt ingetrokken en verwezen wordt naar punt 13 van de aanbevelingen, in de vorm van amendement nr. 64ter.

Amendement n° 39

Cet amendement ne suscite aucune discussion.

Vote

L'amendement n° 39 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Amendement n° 40

M. Bruno De Lille s'interroge sur le sens des « interfaces ».

M. Vincent De Wolf explique que sont visés les divers intervenants.

Le président demande si l'expression recouvre les partenaires, sous-traitants, etc.

M. Vincent De Wolf le confirme.

Le président propose par conséquent de remplacer les mots « *la gestion des interfaces* » par les mots « *l'identification et les modes de gestion des intervenants* ». [*Assentiment*]

Vote

L'amendement n° 40, tel que corrigé techniquement, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Amendement n° 41

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 41 qui entend exclure une des pistes de financement alternatif : la cession de la propriété et/ou de l'exploitation des ouvrages d'art.

Vote

L'amendement n° 41 est rejeté par 12 voix contre 2.

Amendement n° 42

Mme Cielte Van Achter présente l'amendement n° 42.

La députée souhaite, d'une part, que le texte précise qu'il vise les seuls tunnels et, d'autre part, que l'instauration d'un péage soit exclue des pistes de financement alternatif.

Amendement nr. 39

Dit amendement lukt geen enkele discussie uit.

Stemming

Amendement nr. 39 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Amendement nr. 40

De heer Bruno De Lille heeft vragen over de betekenis van het woord « interfaces ».

De heer Vincent De Wolf zegt dat het gaat over de verschillende actoren.

De voorzitter vraagt of het gaat over de partners, de onderaannemers enzovoort.

De heer Vincent De Wolf bevestigt dat.

De voorzitter stelt bijgevolg voor om de woorden « *het beheer van de interfaces* » te vervangen door de woorden « *de identificatie en de wijze van beheer van de actoren* ». [*Instemming*]

Stemming

Amendement nr. 40, aldus technisch gecorrigeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Amendement nr. 41

De heer Bruno De Lille licht amendement nr. 41 toe, dat ertoe strekt om een van de alternatieve financieringsmogelijkheden uit te sluiten : de overdracht van eigendom en/of de exploitatie van kunstwerken.

Stemming

Amendement nr. 41 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 42

Mevrouw Cielte Van Achter licht amendement nr. 42 toe.

De volksvertegenwoordigster wenst, enerzijds, dat de tekst preciseert dat het enkel over de tunnels gaat en anderzijds, dat de invoering van tol wordt uitgesloten van de mogelijke alternatieve financieringsbronnen.

Vote

L'amendement n° 42 est rejeté par 10 voix et 4 abstentions.

Amendement n° 43

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 43.

M. Marc Loewenstein explique que le point 7 des recommandations de la majorité porte sur les actions à entreprendre par le Gouvernement seul tandis que le point 12 des recommandations vise les actions nécessitant une concertation avec d'autres niveaux de pouvoir. Il propose donc le rejet de l'amendement en discussion, la formulation plus large dudit point 12 en englobant déjà la teneur.

Par ailleurs, le député suggère de remplacer au point 7 l'expression « *parkings de dissuasion* », qui désigne plus adéquatement les parkings construits au-delà du ring, par la formule « *parkings de transit* », que l'on retrouve dans le projet porté par le Ministre Pascal Smet et qui désigne les parkings construits, à l'initiative du Gouvernement, sur le territoire régional. [*Assentiment*]

M. Bruno De Lille estime que le point 12 des recommandations ne reprend pas la teneur de l'amendement n° 43, qui porte sur des compétences propres au Gouvernement bruxellois en matière de concrétisation du *Brabantnet* et du RER.

Vote

L'amendement n° 43 est rejeté par 10 voix contre 4.

Amendement n° 44

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 44.

La députée considère que le projet d'investissements à hauteur de 5,2 milliards d'euros sur dix ans en faveur de la STIB n'est pas, à ce stade, suffisamment acquis que pour figurer dans les recommandations de la commission spéciale.

M. Marc Loewenstein indique que la majorité ne soutiendra pas l'amendement en discussion, dans la mesure où elle n'aperçoit pas l'intérêt de la référence à une réforme de l'État pour améliorer la concertation entre les niveaux de pouvoir. La sixième réforme de l'État prévoit de tels méca-

Stemming

Amendement nr. 42 wordt verworpen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

Amendement nr. 43

De heer Bruno De Lille dient amendement nr. 43 in.

De heer Marc Loewenstein legt uit dat punt 7 van de aanbevelingen van de meerderheid betrekking heeft op de acties die de regering alleen moet ondernemen, terwijl punt 12 van de aanbevelingen betrekking heeft op de acties die overleg met andere gezagsniveaus vereisen. Hij stelt bijgevolg voor om het besproken amendement te verwerpen, aangezien de inhoud ervan al vervat zit in de ruimere formulering van punt 12.

Voorts stelt de volksvertegenwoordiger voor om in punt 7 de term « *overstapparkeerplaatsen* », die meer van toepassing is op de parkings die buiten de ring worden aangelegd, te vervangen door de term « *transitparkings* », die men terugvindt in het ontwerp van minister Pascal Smet en waarmee de parkings die op initiatief van de regering op het gewestelijk grondgebied worden aangelegd, worden bedoeld. [*Instemming*].

De heer Bruno De Lille vindt dat punt 12 van de aanbevelingen de strekking van amendement nr. 43, dat handelt over de eigen bevoegdheden van de Brusselse Regering inzake de concrete aanleg van het Brabantnet en het GEN, niet overneemt.

Stemming

Amendement nr. 43 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 44

Mevrouw Cieltje Van Achter dient amendement nr. 44 in.

De volksvertegenwoordigster is van oordeel dat het investeringsproject ten belope van 5,2 miljard euro over 10 jaar ten gunste van de MIVB in dit stadium niet voldoende verworven is om te worden opgenomen in de aanbevelingen van de bijzondere commissie.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat de meerderheid het besproken amendement niet zal steunen in zoverre ze het nut niet ziet van de verwijzing naar een staats hervorming om het overleg tussen de gezagsniveaus te verbeteren. De zesde staats hervorming voorziet in dergelijke over-

nismes de concertation; or, selon le député, c'est le parti de Mme Cieltje Van Achter qui en bloque le fonctionnement.

Mme Cieltje Van Achter rétorque qu'il est ici question de la mobilité au sein de la Région et qu'elle ne voit pas quel dossier relatif à cette matière serait bloqué par son parti.

M. Bruno De Lille expose que l'amendement en discussion lui semble inutile : une ordonnance votée sous la précédente législature (l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité) précise d'ores et déjà que le Gouvernement définit le plan régional de mobilité auquel les plans communaux de mobilité doivent se conformer.

Vote

L'amendement n° 44 est rejeté à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n° 45

M. Vincent De Wolf présente l'amendement n° 45.

M. Jef Van Damme juge opportun de définir un calendrier mais celui proposé par l'amendement lui semble irréaliste; il propose donc un amendement oral au point 8 des recommandations visant à, entre les mots « de la compétence de la Région » et les mots « . Là où la Région », insérer les mots « dans l'année ».

M. Vincent De Wolf exprime son accord avec cette proposition et retire l'amendement n° 45.

Vote

L'amendement oral au point 8 des recommandations est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

L'amendement n° 45 est retiré.

Amendement n° 46

Cet amendement ne suscite aucune discussion.

Vote

L'amendement n° 46 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

legmechanismen : volgens de volksvertegenwoordiger, is het de partij van mevrouw Cieltje Van Achter die stokken in de wielen steekt.

Mevrouw Cieltje Van Achter repliceert dat het hier gaat over de mobiliteit binnen het Gewest en dat ze niet zou weten welk dossier haar partij in dat verband zou blokkeren.

De heer Bruno De Lille vindt het besproken amendement overbodig : een tijdens de vorige zittingsperiode aangenomen ordonnantie (de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit) preciseert al dat de Regering het gewestelijk mobiliteitsplan opstelt waarmee de gemeentelijke mobiliteitsplannen in overeenstemming moeten zijn.

Stemming

Amendement nr. 44 wordt verworpen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 45

De heer Vincent De Wolf dient amendement nr. 45 in.

De heer Jef Van Damme vindt het opportuun om een tijdspad vast te stellen. Dat van het amendement lijkt hem echter onrealistisch. Bijgevolg dient hij een mondeling amendement op punt 8 van de aanbevelingen in om de woorden « binnen het jaar » in te voegen voor de woorden « een gedetailleerd, begroot en operationeel meerjareninvesteringprogramma op te stellen ».

De heer Vincent De Wolf stemt in met dat voorstel en trekt amendement nr. 45 in.

Stemming

Het mondeling amendement op punt 8 van de aanbevelingen wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 45 wordt ingetrokken.

Amendement nr. 46

Het amendement lokt geen discussie uit.

Stemming

Amendement nr. 46 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement n° 47

Mme Céline Delforge présente l'amendement n° 47.

La députée expose que, en tant que les travaux prévus entraîneront la fermeture à la circulation, pour une durée plus ou moins longue, des tunnels concernés, il y a lieu que l'administration anticipe, au moyen de simulations et de tests, les désagréments qui s'ensuivront pour la mobilité dans son ensemble (en ce compris les transports en commun, ce qui implique une collaboration avec la STIB). Elle rappelle à cet égard que, dans les premiers temps de la fermeture du tunnel Stéphanie, se rabattre sur les trams n'était pas une option viable pour les usagers car ils étaient eux-mêmes bloqués par les embouteillages; utiliser son vélo ne formait pas davantage une alternative, les automobilistes pressés empruntant alors les pistes cyclables.

La députée avance que ces plans de mobilité alternatifs, mis en œuvre à l'occasion de la fermeture des tunnels en rénovation, permettra également de déterminer quels sont les tunnels réellement indispensables.

M. Jef Van Damme partage le souci de garantir la mobilité pendant les grands chantiers qui s'annoncent mais juge l'amendement trop détaillé et, par conséquent, estime trop cadencé le cadre qu'il impose aux analyses de l'administration.

Vote

L'amendement n° 47 est rejeté par 9 voix contre 4.

Amendements nos 48 et 48bis

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 48.

Le député fait remarquer que si garantir l'accessibilité de la Région et la mobilité en son sein est important, assurer la tranquillité des riverains des tunnels en travaux l'est également.

M. Marc Loewenstein présente l'amendement n° 48bis.

M. Bruno De Lille estime que ce dernier affaiblit le sens de l'amendement n° 48 : ce dernier ne vise pas l'ensemble des Bruxellois mais, explicitement, les riverains des tunnels, dont le député considère qu'ils ne doivent pas être sacrifiés à l'intérêt général. Aussi maintient-il l'amendement n° 48.

Amendement nr. 47

Mevrouw Céline Delforge dient amendement nr. 47 in.

De volksvertegenwoordigster legt uit dat de administratie, in zoverre de geplande werken de betrokken tunnels gedurende min of meer lange tijd zullen sluiten voor het verkeer, met simulaties en tests moet anticiperen op de overlast die daaruit zal voortvloeien voor de mobiliteit in haar geheel (met inbegrip van het openbaar vervoer, wat samenwerking met de MIVB veronderstelt). In dat verband herinnert ze eraan dat het vlak na de sluiting van de Stefaniatunnel voor de gebruikers geen realistische optie was om de trams te gebruiken, want die zaten zelf vast in de opstoppingen. De fiets was evenmin een alternatief, aangezien de gehaaste automobilisten de fietspaden gebruikten.

De volksvertegenwoordigster voert aan dat die alternatieve mobiliteitsplannen, die bij de sluiting van de te renoveren tunnels worden uitgevoerd, het eveneens mogelijk zullen maken om te bepalen welke tunnels echt noodzakelijk zijn.

De heer Jef Van Damme deelt de bekommernis om de mobiliteit veilig te stellen tijdens de grote aangekondigde werken, maar vindt het amendement te gedetailleerd, waardoor het kader dat het oplegt voor de analyses van de administratie te gesloten is.

Stemming

Amendement nr. 47 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

Amendementen nr. 48 en 48bis

De heer Bruno De Lille stelt amendement nr. 48 voor.

De volksvertegenwoordiger merkt op dat, hoewel het belangrijk is de bereikbaarheid van het Gewest en de mobiliteit erbinnen te waarborgen, het ook belangrijk is de rust te waarborgen voor de mensen die in de buurt wonen van de tunnels waaraan gewerkt wordt.

De heer Marc Loewenstein stelt amendement nr. 48bis voor.

De heer Bruno De Lille vindt dat dit laatste de betekenis van amendement nr. 48 afzwakt : dit laatste betreft niet alle Brusselaars, maar uitdrukkelijk de personen die in de buurt van de tunnels wonen, en de volksvertegenwoordiger vindt dat zij niet mogen worden opgeofferd voor het algemeen belang. Hij behoudt bijgevolg amendement nr. 48.

Votes

L'amendement n° 48 est rejeté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 48bis est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n° 49

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 49.

La députée refuse que la mobilité ne soit garantie que pour les seuls Bruxellois, eu égard au statut de capitale de la Région. L'oratrice ajoute que, selon elle, ce qui profite à tous profite aussi aux Bruxellois.

Vote

L'amendement n° 49 est rejeté à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n° 50

Cet amendement ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'amendement n° 50 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n° 51

M. Vincent De Wolf présente l'amendement n° 51.

M. Ridouane Chahid indique que la majorité ne votera pas en faveur de cet amendement.

Mme Céline Delforge, n'obtenant pas d'explication de la majorité, annonce qu'en réaction son groupe votera en faveur de l'amendement.

Vote

L'amendement n° 51 est rejeté par 9 voix contre 4.

Amendement n° 52

Cet amendement ne suscite aucun commentaire.

Stemmingen

Amendement nr. 48 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 48bis wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 49

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt amendement nr. 49 voor.

De volksvertegenwoordigster aanvaardt niet dat de mobiliteit enkel voor de Brusselaars wordt gewaarborgd, gelet op de hoofdstedelijke status van het Gewest. De spreekster voegt daaraan toe dat, volgens haar, wat iedereen baat, ook de Brusselaars baat.

Stemming

Amendement nr. 49 wordt verworpen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 50

Dit amendement lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Amendement nr. 50 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 51

De heer Vincent De Wolf stelt amendement nr. 51 voor.

De heer Ridouane Chahid zegt dat de meerderheid niet voor dit amendement zal stemmen.

Stemming

Amendement nr. 51 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 52

Dit amendement lokt geen enkele commentaar uit.

Vote

L'amendement n° 52 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendements nos 53, 54, 55 et 56

M. Boris Dilliès présente l'amendement n° 53, lequel reflète la demande, exprimée par son groupe lors d'une réunion précédente de la commission spéciale, qu'un audit stratégique de Bruxelles Mobilité soit demandé par le Parlement à la Cour des comptes.

M. Paul Delva exprime sa préférence pour la formulation de l'amendement n° 55, qui recommande un « audit externe »; la référence à la Cour de comptes lui semble un pas de trop.

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 56 qui lui aussi recommande un audit externe de l'administration.

M. Boris Dilliès propose un sous-amendement oral à l'amendement n° 53, visant à remplacer les mots « *sur la base d'un audit stratégique demandé par le Parlement à la Cour des Comptes* » par les mots « *sur la base d'un audit externe par la Cour des comptes ou un autre organisme qualifié* ».

M. Bruno De Lille n'a pas d'objection contre cette proposition mais maintient toutefois l'amendement n° 55 en ce qu'il supprime du texte de la majorité le passage recommandant la création d'une direction en charge des tunnels; en effet, ce passage lui semble anticiper sur les résultats de l'audit externe.

Mme Cieltje Van Achter indique qu'elle partage cette opinion, dont l'amendement n° 56 constitue le reflet.

Le président craint que les questions organisationnelles excèdent le domaine de compétence de la Cour des comptes.

M. Boris Dilliès réplique que la réalisation d'audits stratégiques figure parmi les missions de cet organe.

Le président relève que le sous-amendement oral à l'amendement n° 53 autorise à scinder, le cas échéant, la réalisation de l'audit entre la Cour des comptes et un autre expert.

M. Boris Dilliès en convient.

M. Marc Loewenstein propose, à la suite de remarques exprimées par différents groupes, de supprimant les deux phrases relatives à la création d'une direction chargée des tunnels. [*Assentiment*]

Stemming

Amendement nr. 52 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendementen nrs 53, 54, 55 en 56

De heer Boris Dilliès stelt amendement nr. 53 voor, met het verzoek dat zijn fractie tijdens een vorige vergadering van de bijzondere commissie heeft gedaan, dat het Parlement aan het Rekenhof een strategische audit vraagt van Mobiel Brussel.

De heer Paul Delva uit zijn voorkeur voor de verwoording van amendement nr. 55, dat een « externe audit » aanbeveelt; de verwijzing naar het Rekenhof lijkt hem een stap te ver.

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt amendement nr. 56 voor, dat ook een externe audit van de administratie aanbeveelt.

De heer Boris Dilliès stelt een mondeling subamendement voor op amendement nr. 53, ter vervanging van de woorden « *op basis van een door het Parlement aan het Rekenhof gevraagde strategische audit* » door de woorden « *op basis van een externe audit door het Rekenhof of een ander bevoegd orgaan* ».

De heer Bruno De Lille heeft geen bezwaar tegen dit voorstel, maar behoudt toch amendement nr. 55, te weten de schrapping in de tekst van de meerderheid van de passage waarin wordt aanbevolen een directie op te richten die belast is met de tunnels; het lijkt hem immers dat die passage vooruitloopt op de resultaten van de externe audit.

Mevrouw Cieltje Van Achter zegt dat zij het eens is met die mening, die wordt weerspiegeld in amendement nr. 56.

De voorzitter vreest dat de organisatorische vragen het bevoegdheidsgebied van het Rekenhof overschrijden.

De heer Boris Dilliès antwoordt dat de uitvoering van strategische audits tot de opdrachten van die instantie behoort.

De voorzitter zegt dat het mondelinge subamendement op amendement nr. 53 de mogelijkheid biedt om, in voorkomend geval, de uitvoering van de audit op te splitsen tussen het Rekenhof en een andere deskundige.

De heer Boris Dilliès gaat daarmee akkoord.

De heer Marc Loewenstein stelt, ten gevolge van de opmerkingen van de verschillende fracties, voor om de twee zinnen betreffende de oprichting van een directie belast met de tunnels te schrappen. [*Instemming*]

Mme Céline Delforge annonce que, dans ces conditions, l'amendement n° 55 est retiré.

Votes

Le sous-amendement oral à l'amendement n° 53, ainsi que l'amendement n° 53 tel que sous-amendé oralement, sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Les amendements n^{os} 54 à 56 sont devenus sans objet.

L'amendement n° 55 est retiré.

Amendement n° 55bis

Cet amendement ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'amendement n° 55bis est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n° 55ter

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 55ter.

Le député estime nécessaire de recommander au Gouvernement de garantir que l'administration dispose des moyens de remplir ses missions.

Vote

L'amendement n° 55ter est rejeté par 9 voix contre 4.

Amendements n^{os} 57 et 58

M. Vincent De Wolf présente l'amendement n° 57.

Le député soutient que les recommandations de la commission spéciale doivent permettre d'externaliser certaines missions confiées à l'administration, chaque fois qu'une telle externalisation s'accompagnera d'un gain en termes d'efficience.

Mme Cielkje Van Achter présente l'amendement n° 58.

La députée pense que le détail des procédures administratives formant le point 11 du texte de la majorité, doit être laissé à la négociation entre le Gouvernement et l'administration.

Mevrouw Céline Delforge zegt dat, daarop gelet, amendement nr. 55 wordt ingetrokken.

Stemmingen

Het mondelinge subamendement op amendement nr. 53, alsook amendement nr. 53 zoals mondeling geamendeerd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendementen nr. 54 tot 56 worden doelloos.

Amendement nr. 55 wordt ingetrokken.

Amendement nr. 55bis

Dit amendement lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Amendement nr. 55bis wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 55ter

De heer Bruno De Lille licht amendement nr. 55ter toe.

De volksvertegenwoordiger vindt het nodig om de regering aan te bevelen te waarborgen dat het bestuur over de middelen beschikt om zijn opdrachten te kunnen uitvoeren.

Stemming

Amendement nr. 55ter wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

Amendementen nrs 57 en 58

De heer Vincent De Wolf licht amendement nr. 57 toe.

De volksvertegenwoordiger gaat ermee akkoord dat de aanbevelingen van de bijzondere commissie de mogelijkheid moeten bieden om sommige opdrachten van het bestuur uit te besteden, telkens als dat zal zorgen voor meer doeltreffendheid.

Mevrouw Cielkje Van Achter licht amendement nr. 58 toe.

De volksvertegenwoordigster vindt dat de details van de administratieve procedures in punt 11 van de tekst van de meerderheid een zaak zijn van onderhandeling tussen de Regering en het bestuur.

M. Paul Delva juge préférable d'adopter le texte de la majorité, qui a le mérite de fixer par écrit quelques directives auxquelles il considère qu'il ne saurait être dérogé.

Mme Cieltje Van Achter se demande si l'adoption de ce texte n'emporterait pas la nécessité d'actualiser les objectifs stratégiques que le Gouvernement a assignés à l'administration en début de législature.

Le président indique que l'administration prétend n'avoir jamais été mise en possession d'un document lui assignant de tels objectifs stratégiques.

Mme Cieltje Van Achter révoque en doute cette prétention et affirme qu'un tel document doit forcément exister.

Le président concède que l'administration a nécessairement été informée des objectifs définis par le Gouvernement mais répète qu'elle prétend qu'il n'existe aucun document officiel les reprenant.

Mme Cieltje Van Achter rétorque qu'elle a vu ce document.

Le président en prend acte et annonce que ce point fera l'objet d'une vérification.

Mme Brigitte Grouwels expose que les recommandations de la commission spéciale doivent expliciter les missions de l'administration en tant que gestionnaire de la voirie : elle doit être en mesure de prendre la responsabilité, sur la base de critères objectifs, de fermer un tunnel en cas de danger. La députée précise que c'est déjà la mission de l'administration mais que le rappeler noir sur blanc est souhaitable.

M. Bruno De Lille interroge Mme Cieltje Van Achter sur ce qu'elle veut dire lorsqu'elle appelle à « revoir » les missions, objectifs et priorités de l'administration.

Mme Cieltje Van Achter lui répond qu'il s'agit d'en actualiser la liste, si besoin est.

Votes

L'amendement n° 57 est rejeté par 11 voix contre 2.

L'amendement n° 58 est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Amendement n° 59

M. Vincent De Wolf présente l'amendement n° 59.

De heer Paul Delva vindt het beter om de tekst van de meerderheid goed te keuren, die de verdienste heeft om schriftelijk enkele richtlijnen vast te leggen waarvan volgens hem niet zou mogen worden afgeweken.

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt zich af of de goedkeuring van tekst er niet zou gaan voor zorgen dat de strategische doelstellingen die de Regering aan het bestuur bij het begin van een zittingsperiode heeft opgelegd moeten worden bijgestuurd.

De voorzitter zegt dat het bestuur beweert nooit in het bezit te zijn gesteld van een document dat bepaalde strategische doelstellingen oplegt.

Mevrouw Cieltje Van Achter betwijfelt dat en zegt dat een dergelijk document noodzakelijkerwijze moet bestaan.

De voorzitter geeft toe dat het bestuur noodzakelijkerwijze op de hoogte is gebracht van de doelstellingen die de Regering bepaalt, maar hij herhaalt dat het bestuur zegt dat het nooit officieel een document daarover heeft ontvangen.

Mevrouw Cieltje Van Achter zegt dat ze dat document heeft gezien.

De voorzitter neemt daarvan akte en zegt dat een en ander zal worden nagegaan.

Mevrouw Brigitte Grouwels zegt dat de aanbevelingen van de bijzondere commissie expliciet de opdrachten van het bestuur als wegbeheerder moeten vermelden : het bestuur moet in staat zijn om zijn verantwoordelijkheid te nemen en, op basis van objectieve criteria, een tunnel die gevaarlijk is, te sluiten. De volksvertegenwoordigster zegt dat dat nu al de taak is van het bestuur, maar dat daaraan zwart op wit zou moeten worden herinnerd.

De heer Bruno De Lille vraagt mevrouw Cieltje Van Achter wat ze bedoelt wanneer ze zegt dat de opdrachten, doelstellingen en prioriteiten van het bestuur moeten worden herzien.

Mevrouw Cieltje Van Achter zegt dat het de bedoeling is om de lijst, zo nodig, bij te werken.

Stemmingen

Amendement nr. 57 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 58 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 59

De heer Vincent De Wolf licht amendement nr. 59 toe.

M. Marc Loewenstein fait remarquer que le point 7 des recommandations de la majorité évoque déjà la construction de parkings de transit.

M. Vincent De Wolf annonce dès lors le retrait de l'amendement en discussion.

Amendement n° 60

M. Vincent De Wolf présente l'amendement n° 60 qui vise à compléter, en y ajoutant le péage de zone, la liste des points à inscrire au débat sur la fiscalité en matière de mobilité.

M. Stefan Cornelis n'aperçoit pas la plus-value de cet amendement, le texte de la majorité mentionnant déjà la fiscalité automobile parmi les points à débattre.

M. Marc Loewenstein ajoute que le texte de la majorité est volontairement général, afin de ne rien exclure *a priori* du débat sur la fiscalité automobile : le péage de zone, la tarification kilométrique, etc.

Vote

L'amendement n° 60 est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Amendement n° 61

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 61.

M. Vincent De Wolf voudrait savoir ce que signifie l'expression « système intelligent », dont il se demande si elle présente un rapport avec la taxation intelligente.

M. Bruno De Lille explique que cette expression vague a été délibérément retenue pour laisser au Gouvernement la faculté d'opter soit pour une tarification kilométrique soit pour un péage de zone. Il précise que le système retenu devra être « intelligent », c'est-à-dire que c'est exclusivement en l'absence d'alternative à l'automobile que les automobilistes seront taxés. Le député donne l'exemple d'un péage de zone qui cesserait de s'appliquer la nuit, pendant les heures où les transports publics ne circulent pas.

M. Marc Loewenstein suggère un sous-amendement oral qui supprime, à l'amendement n° 61, l'épithète « *intelligent* », vu qu'elle semble soulever des difficultés d'interprétation.

M. Bruno De Lille n'y voit pas d'objection.

M. Jef Van Damme s'en réjouit.

De heer Marc Loewenstein merkt op dat punt 7 van de aanbevelingen van de meerderheid al spreekt over de aanleg van overstapparkings.

De heer Vincent De Wolf zegt dat hij bijgevolg het amendement in kwestie intrekt.

Amendement nr. 60

De heer Vincent De Wolf geeft een toelichting bij amendement nr. 60 dat ertoe strekt de lijst met de agendapunten voor het debat over de autofiscaliteit aan te vullen met een tolzone.

De heer Stefan Cornelis ziet de meerwaarde niet in van dit amendement. De tekst van de meerderheid vermeldt reeds de autofiscaliteit onder de agendapunten voor het debat.

De heer Marc Loewenstein voegt daaraan toe dat de tekst van de meerderheid bewust algemeen is om *a priori* niets uit te sluiten over het debat over de autofiscaliteit : de tolzone, de kilometerheffing enzovoort.

Stemming

Amendement nr. 60 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 61

De heer Bruno De Lille geeft een toelichting bij amendement nr. 61.

De heer Vincent De Wolf vraagt wat verstaan dient te worden onder « intelligent systeem ». Hij vraagt of er een verband is met de intelligente heffing.

De heer Bruno De Lille legt uit dat deze vage uitdrukking bewust gekozen is om de Regering de mogelijkheid te laten om te kiezen voor een kilometerheffing of voor een tolzone. Het gekozen systeem zal « intelligent » gemaakt moeten worden, dat wil zeggen dat de autobestuurders enkel belast zullen worden als er geen alternatief voor de wagen is. Hij geeft het voorbeeld van een tolzone die 's nachts niet meer van toepassing zou zijn, gedurende de uren waarop het openbaar vervoer niet rijdt.

De heer Marc Loewenstein stelt een mondeling subamendement voor, op amendement nr. 61, om het adjectief « *intelligent* » te schrappen, aangezien er problemen met de interpretatie ervan lijken te zijn.

De heer Bruno De Lille heeft daar geen bezwaar tegen.

De heer Jef Van Damme verheugt zich daarover.

Votes

Le sous-amendement oral à l'amendement n° 61 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

L'amendement n° 61, tel que sous-amendé oralement, est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

Amendement n° 62

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 62.

La députée relève qu'il est très proche de celui qui vient d'être adopté mais que, d'une part, il prend acte que des concertations ont déjà lieu avec les autres Régions et le fédéral et, d'autre part, il complète la liste de recommandations proposées par la majorité de plusieurs points que la députée juge importants, dont la mobilité autour de Bruxelles et les autoroutes pour vélos.

M. Jef Van Damme estime que tous ces points sont subsumés sous l'amendement n° 61 tel que sous-amendé oralement.

Vote

L'amendement n° 62 est rejeté à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n° 63 et sous-amendement n° 63bis

M. Marc Loewenstein présente le sous-amendement n° 63bis qui modifie l'amendement n° 63 de manière à permettre de cumuler les expertises de l'administration et de consultants externes.

Votes

Le sous-amendement n° 63bis à l'amendement n° 63, ainsi que l'amendement n° 63 tel que sous-amendé, sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n° 64 et sous-amendement n° 64bis et amendement n° 64ter

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 64.

M. Stefan Cornelis présente le sous-amendement n° 64bis.

Stemmingen

Het mondeling subamendement op amendement nr. 61 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 61, aldus mondeling gesubamendeerd, wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 62

Mevrouw Cieltje Van Achter geeft een toelichting bij amendement nr. 62.

Zij wijst erop dat het sterk aansluit bij het zopas aangenomen amendement, maar anderzijds neemt het amendement akte van het feit dat er reeds overleg geweest is met de andere Gewesten en de federale overheid. Het amendement vult ook de lijst met aanbevelingen van de meerderheid met enkele punten aan. Die zijn volgens het parlamentslid belangrijk, waaronder de mobiliteit rond Brussel en de fiets-snelwegen.

De heer Jef Van Damme meent dat al deze punten onder dezelfde noemer van amendement nr. 61, zoals mondeling gesubamendeerd, gebracht kunnen worden.

Stemming

Amendement nr. 62 wordt verworpen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 63 en subamendement nr. 63bis

De heer Marc Loewenstein geeft een toelichting bij subamendement nr. 63bis dat amendement nr. 63 wijzigt om de expertise van het bestuur en van de externe consultants samen te kunnen brengen.

Stemmingen

Subamendement nr. 63bis op amendement nr. 63, alsook het gesubamendeerde amendement nr. 63 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 64 en subamendement nr. 64bis en amendement nr. 64ter

De heer Bruno De Lille geeft een toelichting bij amendement nr. 64.

De heer Stefan Cornelis geeft een toelichting bij subamendement nr. 64bis.

Le député explique que la majorité approuvera l'amendement n° 64 pourvu que la question de la construction de nouveaux tunnels puisse également être abordée.

M. Bruno De Lille n'y voit aucun inconvénient car, comme le dit d'ailleurs le texte proposé par la majorité, il ne doit y avoir aucun tabou.

M. Marc Loewenstein considère que la formulation générale du sous-amendement n° 64bis, déposé après l'amendement n° 64ter, englobe la question particulière de la prolongation du tunnel Léopold II et, dès lors, prive d'intérêt l'adoption de ce sous-amendement.

M. Bruno De Lille abonde dans son sens : le sous-amendement n° 64bis a conféré à la recommandation amendée un équilibre que romprait l'adoption de l'amendement n° 64ter, sauf à le compléter d'une question évoquant la possibilité de fermer définitivement le tunnel Léopold II.

M. Vincent De Wolf s'offusque que la majorité ait convaincu son groupe de reporter son amendement n° 38 au point 13, sous la forme de l'amendement en discussion, et qu'elle en propose à présent le rejet pur et simple.

M. Marc Loewenstein récuse toute préméditation : c'est le dépôt, survenu entre-temps, du sous-amendement n° 64bis qui a conduit la majorité à revoir sa position.

M. Vincent De Wolf se déclare disposé à modifier l'amendement en discussion dans un sens plus général, qui préciserait que le souci de la mobilité et de la qualité de vie peut impliquer que certains tunnels soient supprimés et d'autres, prolongés.

Le président propose que les trois possibilités soient explicitées : les tunnels sont susceptibles d'être conservés, supprimés ou prolongés.

M. Vincent De Wolf préférerait le mot « *construire* », plus général, à celui de « *prolonger* ».

M. Ridouane Chahid exprime le soutien de la majorité à cette proposition.

M. Marc Loewenstein propose un sous-amendement oral insérant le mot « *supprimer* » entre le mot « *conserver* » et le mot « *construire* ».

M. Vincent De Wolf retire l'amendement n° 64ter.

Het parlamentslid legt uit dat de meerderheid amendement nr. 64 zal goedkeuren op voorwaarde dat de kwestie van de aanleg van nieuwe tunnels ook ter sprake gebracht kan worden.

De heer Bruno De Lille heeft daar niets op tegen want zoals de tekst van de meerderheid trouwens voorstelt, mag er nergens een taboe op rusten.

De heer Marc Loewenstein meent dat de algemene formulering van subamendement nr. 64bis, dat ingediend is na amendement nr. 64ter, de bijzondere kwestie van de verlenging van de Leopold II-tunnel omvat en dat dus het goedkeuren van dit subamendement geen belang heeft.

De heer Bruno De Lille vindt dat ook : subamendement nr. 64bis heeft aan de geamendeerde aanbeveling een evenwichtige inhoud gegeven die verbroken zou worden door de goedkeuring van amendement nr. 64ter, tenzij dit laatste aangevuld wordt met een vraag naar de mogelijkheid om de Leopold II-tunnel definitief te sluiten.

De heer Vincent De Wolf kan er niet mee lachen dat de meerderheid zijn fractie er eerst van overtuigd heeft om zijn amendement nr. 38 op punt 13 uit te stellen, in de vorm van een amendement dat besproken wordt, en dat zij nu voorstelt om het gewoonweg te verwerpen.

De heer Marc Loewenstein ontkent dat dit afgesproken spel was : ondertussen is immers subamendement nr. 64bis ingediend, dat de meerderheid ertoe gebracht heeft haar standpunt te veranderen.

De heer Vincent De Wolf is bereid om het besproken amendement in een meer algemene zin aan te passen. Het zou preciseren dat de bezorgdheid om de mobiliteit en de levenskwaliteit kan impliceren dat bepaalde tunnels afgeschaft worden en andere tunnels verlengd worden.

De voorzitter stelt voor dat drie mogelijkheden expliciet vermeld zouden worden : de tunnels kunnen behouden, afgeschaft of verlengd worden.

De heer Vincent De Wolf verkiest het woord « *bouwen* » dat algemener is, in plaats van het woord « *verlengen* ».

De heer Ridouane Chahid zegt dat de meerderheid dit voorstel steunt.

De heer Marc Loewenstein stelt een mondeling subamendement voor om het woord « *afschaffen* » toe te voegen tussen het woord « *behouden* » en het woord « *bouwen* ».

De heer Vincent De Wolf trekt amendement nr. 64ter in.

Votes

Le sous-amendement oral et le sous-amendement n° 64bis à l'amendement n° 64, ainsi que l'amendement n° 64 tel que sous-amendé, sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

L'amendement n° 64ter est retiré.

Amendement n° 65

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 65.

La députée souhaite que l'accent porte davantage sur les alternatives aux tunnels et les efforts à déployer en faveur des transports en commun et du vélo. La députée juge que la commission de l'Infrastructure devrait être associée à l'élaboration d'un calendrier et d'un plan d'investissement concrets qui, à sa connaissance, n'existent pas à l'heure actuelle.

Vote

L'amendement n° 65 est rejeté à l'unanimité des 13 membres présents.

Amendement n° 66

M. Bruno De Lille présente l'amendement n° 66.

M. Ridouane Chahid estime qu'une recommandation portant sur la transparence des budgets consacrés à la mobilité est dépourvue de plus-value, cette transparence étant déjà garantie, dans la mesure où toutes les questions en la matière peuvent être posées à l'occasion des débats budgétaires.

Le président ajoute que l'exercice n'est pas simple en ce qui concerne les 135 millions d'euros affectés à la mobilité par le récent avenant à Beliris, dont la mesure où ce montant est éclaté entre de très nombreuses lignes budgétaires.

M. Bruno De Lille concède que des questions peuvent être posées à propos de chaque ligne budgétaire, à l'occasion des débats parlementaires, mais que ces questions ne reçoivent pas nécessairement de réponse; dès lors, l'amendement en discussion vise à imposer la communication des informations relatives aux moyens consacrés à la mobilité et à leur utilisation.

Le président observe que tout dépend de la bonne volonté des ministres concernés.

Stemmingen

Het mondeling subamendement en subamendement nr. 64bis op amendement nr. 64, alsook het aldus gesubamendeerde amendement nr. 64, worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 64ter word ingetrokken.

Amendement nr. 65

Mevrouw Cieltje Van Achter geeft toelichting bij amendement nr. 65.

Zij wenst dat meer de nadruk gelegd wordt op de alternatieven voor de tunnels en de inspanningen ten voordele van het openbaar vervoer en de fiets. Het parlementslid meent dat de commissie voor de Infrastructuur betrokken zou moeten worden bij het opstellen van een concrete tijdplanning en een investeringsplan die voor zover zij weet nu niet bestaan.

Stemming

Amendement nr. 65 wordt verworpen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 66

De heer Bruno De Lille geeft een toelichting bij amendement nr. 66.

De heer Ridouane Chahid meent dat een aanbeveling over de transparantie van de middelen voor mobiliteit geen meerwaarde heeft, omdat deze garantie al gewaarborgd is, gelet op het feit dat alle vragen ter zake tijdens de begrotingsbesprekingen gesteld kunnen worden.

De voorzitter voegt eraan toe dat de denkoefening niet eenvoudig is voor de 135 miljoen euro bestemd voor de mobiliteit in het kader van het recente aanhangsel van Beliris. Dit bedrag is immers opgesplitst tussen heel wat begrotingslijnen.

De heer Bruno De Lille geeft toe dat er vragen gesteld kunnen worden over elke begrotingslijn tijdens de parlementaire debatten, maar deze vragen krijgen niet altijd een antwoord; het amendement dat besproken wordt strekt er dus toe om de communicatie van de informatie over de middelen voor mobiliteit en het gebruik ervan verplicht te maken.

De voorzitter meent dat alles afhangt van de goede wil van de ministers in kwestie.

M. Bruno De Lille regrette que, selon lui, on ne puisse pas toujours compter sur celle-ci.

Mme Cieltje Van Achter juge que le Gouvernement n'a pas, jusqu'à présent, fait preuve de beaucoup de bonne volonté en matière de transparence; elle expose n'avoir jamais reçu nombre de documents dont elle avait demandé la transmission, dont le plan vélo – et ce, malgré l'avis de la Commission d'accès aux documents administratifs.

Vote

L'amendement n° 66 est rejeté par 9 voix contre 4.

Amendements n^{os} 67 et 69

M. Bruno De Lille indique que les amendements n^{os} 67 et 69 ont exactement le même objet : la communication au Parlement de tous les rapports et études commandés par le Gouvernement.

M. Ridouane Chahid explique que la formulation de l'amendement n° 69 recueille les faveurs de la majorité, à condition de préciser que cette recommandation ne vaut qu'en ce qui concerne les ouvrages d'art.

M. Vincent De Wolf exprime son désaccord : il exige la transparence pour l'ensemble des rapports et études commandés par le Gouvernement, sans égard à la matière concernée. Le député rappelle que son groupe avait déposé une proposition de résolution en ce sens. Il déclare ne pas comprendre la volonté de la majorité de laisser dans l'opacité tout ce qui ne ressortit pas aux ouvrages d'art.

M. Ridouane Chahid réplique que les recommandations de la commission spéciale doivent se limiter à l'objet auquel elle est consacrée : les tunnels bruxellois.

M. Vincent De Wolf souhaite une formulation qui soit à la fois conforme à l'objet de la commission spéciale et compatible avec la proposition de résolution précitée.

M. Bruno De Lille trouve regrettable qu'une telle transparence n'aille pas de soi et qu'il faille la demander dans les recommandations de la commission spéciale.

M. Ridouane Chahid expose que la majorité, qui avait refusé la proposition de résolution déposée par le MR, fait preuve ici d'ouverture. Il propose de rencontrer le souhait exprimé par M. Vincent De Wolf et présente, pour ce faire, un sous-amendement oral à l'amendement n° 69 précisant que le rapport annuel est transmis « *en tout cas pour ce qui concerne les ouvrages d'art* ».

De heer Bruno De Lille betreurt dat men daar volgens hem niet altijd kan op rekenen.

Mevrouw Cieltje Van Achter meent dat de Regering tot nu toe geen sterke blijk van goede wil inzake transparantie gegeven heeft; zij heeft heel wat stukken die zij gevraagd had nog altijd niet ontvangen, waaronder het fietsplan, ondanks het advies van de commissie voor de toegang tot administratieve documenten.

Stemming

Amendement nr. 66 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

Amendementen nr. 67 en 69

De heer Bruno De Lille zegt dat amendementen nr. 67 en 69 exact hetzelfde voorwerp hebben : de mededeling aan het Parlement van alle rapporten en onderzoeken die de Regering bestelt.

De heer Ridouane Chahid legt uit dat de formulering van amendement nr. 69 kan rekenen op de steun van de meerderheid, op voorwaarde dat gepreciseerd wordt dat deze aanbeveling enkel geldt voor de kunstwerken.

De heer Vincent De Wolf is het daar niet meer eens : hij eist transparantie voor alle rapporten en onderzoeken die de Regering bestelt, ongeacht het onderwerp. Het parlementslid herinnert eraan dat zijn fractie een voorstel van resolutie in die zin ingediend heeft. Hij verklaart niet te begrijpen waarom de meerderheid al wat niets te maken heeft met de kunstwerken in een schermerzone wil laten.

De heer Ridouane Chahid repliceert dat de aanbevelingen van de bijzondere commissie beperkt moeten blijven tot het voorwerp van deze commissie : de Brusselse tunnels.

De heer Vincent De Wolf wenst een formulering die zowel aansluit bij het voorwerp van de bijzondere commissie als bij het voormelde voorstel van resolutie.

De heer Bruno De Lille betreurt dat een dergelijke transparantie niet vanzelfsprekend is en dat men die moet vragen in de aanbevelingen van de bijzondere commissie.

De heer Ridouane Chahid legt uit dat de meerderheid het voorstel van resolutie van de MR verworpen heeft, maar dat zij hier blijk geeft van een open geest. Hij stelt voor om de wens van de heer Vincent De Wolf te vervullen en dient daartoe een mondeling subamendement op amendement nr. 69 in waarin gepreciseerd wordt dat het jaarverslag voorgelegd wordt, « *in elk geval voor wat betreft de kunstwerken* ».

Le président y voit un acquis : cette transmission sera explicitement recommandée au Gouvernement en ce qui concerne les ouvrages d'art, et toujours possible dans les autres matières.

M. Bruno De Lille annonce le retrait de l'amendement n° 67.

Votes

Le sous-amendement oral à l'amendement n° 69, ainsi que l'amendement n° 69 tel que sous-amendé oralement, sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

L'amendement n° 67 est retiré.

Amendement n° 69

Le président indique que la question d'un audit de la Cour des comptes a déjà été examinée à l'occasion de la discussion sur l'amendement n° 53.

Mme Cieltje Van Achter annonce qu'elle maintient néanmoins son amendement.

Vote

L'amendement n° 68 est rejeté par 11 voix contre 2.

Amendement n° 70

Mme Cieltje Van Achter présente l'amendement n° 70.

La députée expose que la commission spéciale n'a fait que la moitié de son travail : d'autres auditions lui semblaient nécessaires, notamment en vue d'entendre des experts indépendants. Il lui semble que de nombreuses zones d'ombre subsistent, qu'une commission d'enquête permettrait de lever.

Vote

L'amendement n° 70 est rejeté par 11 voix et 2 abstentions.

M. Boris Dilliès justifie l'abstention des membres du groupe MR qui demandait, à l'origine, l'instauration d'une commission d'enquête. Rétrospectivement, les pouvoirs d'instruction conférés à une telle commission se sont avérés inutiles : l'ensemble des personnes dont l'audition avait été demandée se sont présentées devant la commission spéciale, qui a dès lors pu recueillir de très nombreuses infor-

De voorzitter beschouwt dat als verworven : die overdracht zal uitdrukkelijk worden aanbevolen aan de Regering wat de kunstwerken betreft en zal altijd mogelijk zijn voor de andere aangelegenheden.

De heer Bruno De Lille deelt mee dat amendement nr. 67 wordt ingetrokken.

Stemmingen

Het mondeling subamendement op amendement nr. 69 en amendement nr. 69, aldus gesubamendeerd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Amendement nr. 67 wordt ingetrokken.

Amendement nr. 69

De voorzitter wijst erop dat de kwestie van een audit door het Rekenhof al werd onderzocht tijdens de bespreking van amendement nr. 53.

Mevrouw Cieltje Van Achter deelt mee dat ze haar amendement niettemin handhaaft.

Stemming

Amendement nr. 69 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 70

Mevrouw Cieltje Van Achter dient amendement nr. 70 in.

De volksvertegenwoordigster wijst erop dat de bijzondere commissie slechts de helft van haar werk heeft gedaan : ze vindt andere hoorzittingen noodzakelijk, onder meer om onafhankelijke deskundigen te horen. Ze vindt dat er een significant aantal schemerzones blijft bestaan waarin een onderzoekscommissie duidelijkheid zou kunnen scheppen.

Stemming

Amendement nr. 70 wordt verworpen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

De heer Boris Dilliès verantwoordt de onthouding van de leden van de MR-fractie, die oorspronkelijk om de instelling van een onderzoekscommissie had gevraagd. Achteraf gezien zijn de onderzoeksbevoegdheden die aan zo'n commissie worden verleend, nutteloos gebleken : alle personen die werden uitgenodigd voor een hoorzitting ten overstaan van de bijzondere commissie, zijn gekomen. De bijzondere

mations. Le député se réjouit, au nom de son groupe, que le souci de la transparence ait dominé les travaux de la commission spéciale. Il annonce que, en conséquence, le groupe MR renonce à demander une commission d'enquête.

*
* *

En conclusion, M. Vincent De Wolf souligne, au nom du groupe MR, le climat positif dans lequel se sont déroulés les travaux de la commission spéciale. L'ensemble des personnes appelées à être auditionnées, en ce compris les fonctionnaires pensionnés, se sont présentées devant la commission et une certaine clarté a pu des naître des débats.

Le dossier relatif aux tunnels n'est toutefois pas clos pour autant.

Le groupe MR presse ainsi le Gouvernement d'agir afin de rouvrir au plus vite les tunnels fermés (il en va notamment des intérêts économiques de la Région) et se dit préoccupé par l'état du tunnel Léopold II dont la rénovation est sans cesse reportée.

Le député enregistre cependant des avancées importantes en ce qui concerne notamment :

- la transparence des études et rapports commandés par le Gouvernement;
- l'audit externe de Bruxelles Mobilité;
- la réglementation en matière d'inspection des ouvrages d'art;
- le partenariat public-privé en tant qu'hypothèse de financement des rénovations;
- l'absence de tabou dans le débat sur l'avenir des tunnels routiers.

M. Jef Van Damme remercie le président pour la sérénité des discussions qui s'étaient pourtant annoncées tumultueuses.

Le député se réjouit également des résultats engrangés par la commission spéciale et qui sont notamment dus à la bonne volonté affichée par l'ensemble des parties prenantes.

M. Ridouane Chahid rejoint, au nom du groupe PS, les propos de ses collègues.

commissie heeft dus zeer veel informatie kunnen inwinnen. Namens zijn fractie verheugt de volksvertegenwoordiger er zich over dat het streven naar transparantie de leidraad was in de werkzaamheden van de bijzondere commissie. Bijgevolg kondigt hij aan dat de MR-fractie niet langer om een onderzoekscommissie vraagt.

*
* *

Tot besluit benadrukt de heer Vincent De Wolf namens de MR-fractie het positieve klimaat waarin de werkzaamheden van de bijzondere commissie zijn verlopen. Alle personen die werden uitgenodigd om gehoord te worden, ook de gepensioneerde ambtenaren, zijn verschenen voor de commissie en de besprekingen hebben een zekere duidelijkheid kunnen scheppen.

Dat betekent evenwel niet dat het dossier over de tunnels gesloten is.

De MR-fractie dringt er aldus bij de Regering op aan om de gesloten tunnels zo snel mogelijk weer te openen (het gaat onder meer om de economische belangen van het Gewest) en maakt zich zorgen over de staat van de Leopold II-tunnel, waarvan de renovatie voortdurend wordt uitgesteld.

De volksvertegenwoordiger registreert evenwel grote resultaten op het vlak van onder meer :

- de transparantie van de door de Regering bestelde studies en verslagen;
- de externe audit van Mobiel Brussel;
- de reglementering voor de inspectie van de kunstwerken;
- het publiek-private partnerschap als mogelijke financiering van renovaties;
- het doorbreken van taboes in het debat over de toekomst van wegtunnels.

De heer Jef Van Damme dankt de voorzitter voor het serene klimaat waarin de besprekingen zijn verlopen, hoewel die zich incidentrijk aankondigden.

De volksvertegenwoordiger is eveneens ingenomen met de resultaten die de bijzondere commissie heeft geboekt en die onder meer te danken zijn aan de goede wil van alle deelnemende partijen.

De heer Ridouane Chahid sluit zich namens de PS-fractie aan bij zijn collega's.

Le député rappelle en particulier la sérénité qui a finalement présidé aux débats et salue l'attitude constructive de l'opposition.

L'interlocuteur se dit toutefois conscient du travail qui doit encore être mené et assure chacun du suivi qui sera fait de l'action gouvernementale.

Mme Céline Delforge, au nom du groupe Ecolo, se félicite également de l'ambiance constructive qui a régné au sein de la commission et qui a permis de sortir de la logique majorité/opposition pour aboutir au texte prochainement soumis au vote.

La députée se réjouit particulièrement des avancées enregistrées sur des points aussi cruciaux que la sécurité des citoyens.

M. Bruno De Lille remercie le président pour l'ambiance positive qu'il a réussi à préserver malgré des débuts difficiles.

Il était particulièrement intéressant de comprendre comment, malgré l'intérêt affiché par chacun pour la sécurité, des fautes ont pu être commises et mener à la situation que nous connaissons aujourd'hui.

Il s'agissait toutefois aussi de s'intéresser au futur et des progrès ont également pu être enregistrés en la matière.

Le député espère à ce propos que la transparence, qui a marqué les travaux de la commission spéciale, se perpétuera dans les prochains mois.

Par ailleurs, l'interlocuteur qui craignait au départ que la commission spéciale se focalise sur les tunnels, se réjouit qu'on envisage à l'avenir la mobilité dans son ensemble et sans tabou.

Mme Julie de Groote estime que la commission spéciale fait honneur au travail parlementaire. Les membres de la commission se sont effectivement tous retrouvés autour d'un objectif commun qui était celui de comprendre la situation.

Des balises sont désormais posées pour le futur en termes de priorisation et de *monitoring*.

La députée se réjouit enfin du fait que le débat sur la mobilité de demain soit maintenant ouvert et sans tabou.

Mme Cielte Van Achter craignait que cette commission spéciale, du fait qu'elle n'était pas une commission d'enquête, ne livre aucun résultat et ce particulièrement parce que les documents régulièrement demandés ne par-

De volksvertegenwoordiger wijst in het bijzonder op het serene klimaat waarin de besprekingen zijn verlopen en prijst de constructieve houding van de oppositie.

De spreker is zich evenwel bewust van het werk dat nog moet worden verricht en verzekert iedereen dat er een follow-up zal komen van de maatregelen die de Regering treft.

Mevrouw Céline Delforge is namens de Ecolo-fractie eveneens ingenomen met de constructieve sfeer waarin de commissie heeft gewerkt en die het mogelijk heeft gemaakt om de tegenstelling tussen meerderheid en oppositie te overstijgen en te komen tot de tekst die binnenkort ter stemming zal worden voorgelegd.

De volksvertegenwoordigster is in het bijzonder verheugd over de geboekte vooruitgang op cruciale punten zoals de veiligheid van de burgers.

De heer Bruno De Lille dankt de voorzitter voor de positieve sfeer die hij ondanks het moeilijke begin heeft kunnen handhaven.

Het zou zeer interessant zijn om te begrijpen hoe er fouten kon worden begaan, hoewel iedereen zoveel belang hecht aan de veiligheid, en men gekomen is tot de huidige situatie.

Het zou echter ook interessant zijn om te denken aan de toekomst. Op dat vlak kon er eveneens vooruitgang worden geboekt.

De volksvertegenwoordiger hoopt in dat verband dat de transparantie die de werkzaamheden van de bijzondere commissie heeft gekenmerkt, zal blijven bestaan in de komende maanden.

Voorts verheugt het de spreker, die in het begin vreesde dat de bijzondere commissie op de tunnels zou focussen, dat men in de toekomst de mobiliteit in haar geheel en zonder taboe bekijkt.

Mevrouw Julie de Groote is van oordeel dat de bijzondere commissie een opsteker is voor het parlementair werk. De leden van de commissie hebben zich immers allemaal achter een gemeenschappelijke doelstelling geschaard, te weten de situatie te begrijpen.

Voortaan worden er bakens uitgezet voor de toekomst via prioritering en *monitoring*.

Het verheugt de volksvertegenwoordigster tot slot dat het debat over de mobiliteit van morgen vandaag geopend is en zonder taboe verloopt.

Mevrouw Cielte Van Achter vreesde dat de bijzondere commissie geen enkel resultaat zou boeken, omdat ze geen onderzoekscommissie is, vooral omdat de documenten die regelmatig worden opgevraagd, vaak niet worden bezorgd

viennent que trop rarement aux parlementaires. Cela n'a toutefois pas été le cas – un pas a été franchi en termes de transparence – et la députée espère que cette dynamique se poursuivra.

L'interlocutrice estime effectivement que davantage de transparence aurait permis d'éviter certaines situations critiques. Si les parlementaires avaient pu prendre connaissance des documents établis précédemment, l'état des tunnels n'aurait sans doute pas évolué de la même manière.

Mme Van Achter ne se retrouve évidemment pas dans l'ensemble des constats et des recommandations, dans la mesure notamment où les responsabilités ont été diluées, mais cela ne l'empêchera pas de tirer ses propres conclusions.

Enfin, certains aspects, comme la problématique du personnel de Bruxelles Mobilité, auraient pu être plus étudiés. De même, les responsables d'Egis Tunnels auraient pu être entendus.

M. Marc Loewenstein salue la manière dont les débats se sont finalement déroulés compte tenu de la nature du dossier qui nous a été soumis.

Le député se réjouit également de ce que le climat constructif ait pu mener à un texte dans lequel tous les groupes devraient se retrouver.

L'interlocuteur se félicite encore que toutes les personnes appelées à être auditionnées se sont présentées devant la commission et ont sérieusement préparé leurs interventions, en ce compris les anciens fonctionnaires, et Ministre-président qui n'exercent plus aucun rôle aujourd'hui et qui ont veillé à éclairer au mieux la commission.

Le travail de la commission a par ailleurs été marqué du sceau de la transparence. En témoignent les nombreuses informations reçues qui ont permis de faire la lumière sur nombre d'aspects du dossier, en particulier celui des responsabilités dont ni le politique ni l'administration ne peuvent s'exonérer.

Le travail de la commission n'est toutefois qu'un début. Il se poursuivra à travers le suivi qui sera fait de la mise en œuvre des recommandations par le Gouvernement, et dont le député espère qu'il se déroulera dans le même esprit positif. Ceci dans l'intérêt du Parlement comme de l'ensemble des Bruxellois

M. Stefan Cornelis se joint, au nom du groupe Open Vld, aux remerciements et souligne la sérénité qui a permis d'aboutir au texte soumis au vote.

Le député insiste sur le fait que le véritable travail ne fait que débiter : un nouveau *masterplan* relatif à la rénova-

aan de parlementsleden. Dat was evenwel niet het geval – er werd een grens verlegd op het vlak van transparantie – en de volksvertegenwoordigster hoopt dat die dynamiek zal worden voortgezet.

De sprekerster is immers van oordeel dat meer transparantie bepaalde kritieke situaties had kunnen voorkomen. Als de parlementsleden kennis hadden kunnen nemen van de reeds opgestelde documenten, hadden de tunnels zich wellicht in een andere staat bevonden.

Mevrouw Van Achter is het natuurlijk niet eens met alle vaststellingen en aanbevelingen, in zoverre onder meer de verantwoordelijkheden versnipperd werden, maar dat zal haar niet beletten om haar eigen conclusies te trekken.

Tot slot hadden sommige aspecten, zoals de problematiek van het personeel van Mobiel Brussel, grondiger bestudeerd kunnen worden. Ook de directie van Egis Tunnels had gehoord kunnen worden.

De heer Marc Loewenstein is tevreden over de manier waarop de besprekingen uiteindelijk zijn verlopen, rekening houdend met de aard van het voorgelegde dossier.

Het verheugt de volksvertegenwoordiger eveneens dat het constructieve klimaat heeft geleid tot een tekst waarin alle fracties zich kunnen vinden.

De spreker is er ook mee ingenomen dat alle personen die werden uitgenodigd voor de hoorzittingen, voor de commissie zijn verschenen en hun uiteenzetting ernstig hebben voorbereid, met inbegrip van de voormalige ambtenaren en ministers-presidenten die vandaag geen enkele functie meer uitoefenen en de commissie zo goed mogelijk hebben ingelicht.

De werkzaamheden van de commissie werden voorts gekenmerkt door transparantie. Daarvan getuigen de vele inlichtingen die ze heeft ontvangen en waarmee ze een groot aantal aspecten van het dossier heeft kunnen verduidelijken, onder meer de verantwoordelijkheden die noch de politiek noch de administratie uit de weg kunnen gaan.

Het werk van de commissie is nog maar het begin. Het zal worden voortgezet met de follow-up van de toepassing van de aanbevelingen door de Regering, waarvan de volksvertegenwoordiger hoopt dat die in dezelfde positieve geest zal verlopen. Dat is in het belang van het Parlement en van alle Brusselaars.

De heer Stefan Cornelis voegt zich namens de groep Open Vld bij de dankbetuigingen en benadrukt het serene klimaat waarin de ter stemming voorgelegde tekst kon worden opgesteld.

De volksvertegenwoordiger benadrukt dat het echte werk nog moet beginnen : er moet een nieuw *masterplan*

tion des tunnels doit être établi, une réglementation relative aux inspections doit être édictée, un débat plus large et sans tabou quant à la politique de mobilité doit être mené, ...

M. Paul Delva se joint également à ses collègues.

La commission avait pour mission de s'interroger sur les éléments qui avaient conduit à la situation que nous connaissons mais aussi sur la manière de mieux gérer le patrimoine régional à l'avenir.

La commission s'est attelée à cette tâche dans une ambiance constructive et le député en remercie particulièrement le président.

Le travail ne fait que commencer et les parlementaires doivent maintenant s'assurer du suivi qui sera fait des recommandations.

Le président remercie à son tour l'ensemble des participants pour leur contribution et se réjouit de ce que le texte ait pu être élaboré dans une atmosphère particulièrement constructive. Il en va de la crédibilité du Parlement.

Il est un temps en politique pour le tumulte; il est un temps aussi en politique de servir sereinement l'image de nos institutions. A un moment où la Région est ébranlée, il était bien que l'on puisse clôturer les travaux de la commission dans une telle ambiance.

voor de renovatie van de tunnels worden opgesteld, er moet een reglementering voor de inspecties worden uitgevaardigd, er moet een ruimer debat zonder taboes worden gevoerd over het mobiliteitsbeleid ...

De heer Paul Delva is het eens met zijn collega's.

De commissie had als opdracht na te gaan welke elementen tot de huidige situatie hebben geleid, maar ook hoe het gewestelijk patrimonium in de toekomst beter kan worden beheerd.

De commissie heeft die taak aangevat in een constructieve sfeer en de volksvertegenwoordiger dankt in het bijzonder de voorzitter.

Het werk is nog maar begonnen en de parlementsleden moeten nu toezien op de follow-up van de aanbevelingen.

De voorzitter dankt op zijn beurt alle deelnemers voor hun bijdrage. Het verheugt hem dat de tekst kon worden opgesteld in een zeer constructieve sfeer. De geloofwaardigheid van het Parlement staat immers op het spel.

In de politiek is er een tijd voor beroering, maar ook een tijd om sereen aan het imago van onze instellingen te werken. Wanneer het Gewest op zijn grondvesten davert, is het goed nieuws dat de commissie haar werkzaamheden in een dergelijke sfeer kan afronden.

**V. Vote sur l'ensemble
des propositions
de constats et de recommandations**

Moyennant quelques corrections techniques, l'ensemble de la proposition de constats et de recommandations tels qu'amendés est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

VI. Lecture et approbation du rapport

Moyennant quelques corrections, le rapport est approuvé par 10 voix et 3 abstentions.

Les Rapporteurs,

Marc LOEWENSTEIN
Céline DELFORGE

Le Président,

Charles PICQUÉ

**V. Stemming over het geheel
van de voorstellen
van vaststellingen en aanbevelingen**

Mits enkele technische correcties, worden de voorstellen van vaststellingen en aanbevelingen, zoals geamendeerd, in hun geheel aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

VI. Lezing en goedkeuring van het verslag

Mits enkele technische verbeteringen wordt het verslag goedgekeurd met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

De Rapporteurs,

Marc LOEWENSTEIN
Céline DELFORGE

De Voorzitter,

Charles PICQUÉ

VII. Texte adopté par la commission spéciale

PROPOSITION DE CONSTATS ET DE RECOMMANDATIONS

Le Parlement ayant institué, en date du 29 janvier 2016, une commission spéciale consacrée à l'état des tunnels bruxellois chargée d'évaluer les manques structurels et financiers éventuels quant à l'entretien et à la maintenance des infrastructures urbaines, en particulier des tunnels bruxellois, et de formuler, sur la base de ses travaux, les recommandations visant à améliorer la mobilité en Région bruxelloise,

Cette commission spéciale s'étant réunie en date des 1^{er} février 2016, 3 février 2016, 17 février 2016, 24 février 2016, 2 mars 2016, 9 mars 2016, 16 mars 2016, 23 mars 2016, 11 avril 2016, 13 avril 2016 et 25 avril 2016,

Ayant entendu MM. Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité (2013 à ce jour), accompagné de M. Vincent Thibert, ingénieur responsable de la cellule ouvrages d'art, et de M. Arthur Kabuya, ingénieur responsable de la cellule électromécanique à Bruxelles Mobilité, Jean-Claude Moureau, ancien directeur général de Bruxelles Mobilité (1996-2013), Philippe Rombouts, ancien ingénieur principal chef de service des ponts et chaussées à Bruxelles Mobilité (1989-2005) et Christian Debuyscher, ancien chef de la cellule ouvrages d'art à Bruxelles Mobilité (1999-2012),

Ayant entendu Mme Brigitte Grouwels, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge des Travaux publics et de la Mobilité (2009-2014), et M. Pascal SMET, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge des Travaux publics et de la Mobilité (2004-2009 et 2014 à ce jour),

Ayant entendu MM. Charles Picque, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (1989-1995, 1995-1999, 2004-2009 et 2009-2013), François-Xavier de Donnée, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2000-2003), et Rudi Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2013-2014 et 2014 à ce jour),

Ayant reçu un nombre important de documents dont des décisions du Gouvernement, des notes du Gouvernement à l'administration ainsi que des notes de l'administration au Gouvernement, des tableaux budgétaires, une liste des interventions opérées au niveau des tunnels bruxellois, ...,

Ayant reçu plus particulièrement les rapports d'inspection triennale (1999-2002), les rapports du diagnostic des tunnels (Egis Tunnels 2009-2010), le *masterplan* pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale (Egis Tunnels, 2012-

VII. Tekst aangenomen door de bijzondere commissie

VOORSTELLEN VAN VASTSTELLINGEN EN AANBEVELINGEN

Het Parlement opgericht hebbende, op 29 januari 2016, een bijzondere commissie voor het onderzoek van de staat van de Brusselse tunnels ermee belast de eventuele structurele en financiële tekortkomingen bij het onderhoud van de stedelijke infrastructures, inzonderheid de Brusselse tunnels, te evalueren, en, op basis van haar werkzaamheden, aanbevelingen te doen om de mobiliteit in het Brussels Gewest te verbeteren,

Die bijzondere commissie vergaderd hebbende op 1 februari 2016, 3 februari 2016, 17 februari 2016, 24 februari 2016, 2 maart 2016, 9 maart 2016, 16 maart 2016, 23 maart 2016, 11 april 2016, 13 april 2016 en 25 april 2016,

Gehoord hebbende de heren Jean-Paul Gailly, directeur-generaal van Mobiel Brussel (2013 tot vandaag), vergezeld door de heren Vincent Thibert, ingenieur verantwoordelijk voor de cel kunstwerken, en Arthur Kabuya, ingenieur diensthoofd cel elektromechanica van Mobiel Brussel, Jean-Claude Moureaux, voormalig directeur-generaal van Mobiel Brussel (1996-2013), Philippe Rombouts, voormalig hoofdingenieur diensthoofd bruggen en wegen van Mobiel Brussel (1989-2005) en Christian Debuyscher, voormalig hoofd van de cel kunstwerken van Mobiel Brussel (1999-2012),

Gehoord hebbende mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Openbare Werken en Mobiliteit (2009-2014), en de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Openbare Werken en Mobiliteit (2004-2009 en 2014 tot vandaag),

Gehoord hebbende de heren Charles Picque, Minister-Président van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (1989-1995, 1995-1999, 2004-2009 en 2009-2013), François-Xavier de Donnée, Minister-Président van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (2000-2003), en Rudi Vervoort, Minister-Président van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (2013-2014 en 2014 tot vandaag),

Ontvangen hebbende een aanzienlijk aantal documenten, onder andere beslissingen van de Regering, nota's van de Regering aan het bestuur, alsook nota's van het bestuur aan de Regering, begrotingstabellen, een lijst ingrepen in de Brusselse tunnels ...

Ontvangen hebbende meer in het bijzonder de driejaarlijkse inspectieverslagen (1999-2002), alsook de diagnoseverslagen van de tunnels (Egis Tunnels 2009-2010), het *masterplan* voor de veiligheid in en de renovatie van de wegtunnels beheerd door het Brussels Hoofdstedelijk Ge-

2013), le rapport d'inspection de la toiture des tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale (SECO, 2015-2016) et l'avis sur les suites à donner aux constats de vétusté structurale (Egis Tunnels, 2016),

Constatant certaines contradictions entre personnes auditionnées,

Constatant que certains documents demandés n'ont pas été communiqués, à savoir un inventaire des objectifs assignés à Bruxelles Mobilité, le rapport de l'audit de Bruxelles Mobilité réalisé par PwC, la liste des profils engagés par Bruxelles Mobilité depuis 1995, complétée de leurs fonctions précises, un organigramme précis et détaillé de Bruxelles Mobilité, le contrat passé par l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED, aujourd'hui Bruxelles Mobilité) avec la société Via Control en charge de l'inspection des tunnels avant 2002 ainsi que les rapports fournis par cette dernière à l'administration, la convention relative à l'inspection des tunnels par du personnel de la Région wallonne en 2002 et 2003, la décision d'internaliser les inspections en 2002-2003 et la composition des bétons de chaque tunnel.

Formule des constats et recommandations suivants :

Constats

Concernant l'état des tunnels et la nécessité de rénovation, le Parlement constate :

1. que la Région de Bruxelles-Capitale compte plus de onze kilomètres de tunnels. Les tunnels les plus anciens ont été construits à la fin des années 50 et dans le courant des années 60 et 70. Les trois tunnels les plus récents sont le tunnel Léopold II, datant de 1986, le tunnel Belliard, finalisé en 1993, et le tunnel de l'OTAN, datant de 2012. La plupart des tunnels ont donc entre quarante et soixante ans. Le Parlement note par ailleurs que les plus gros problèmes ont également été constatés dans l'un des tunnels les plus récents, à savoir le tunnel Léopold II;
2. qu'il y a différentes causes au mauvais état des tunnels :
 - a. tout d'abord, il faut prendre en compte l'âge, les facteurs environnementaux et l'évolution des matériaux de construction. Par ailleurs, bien que des travaux d'entretien et de rénovation aient été effectués par le passé, au cours de toute la durée de vie des tunnels, un manque de certains travaux d'entretien structurel a été constaté, et ce, tant depuis 1989 et la naissance de la Région de Bruxelles-Capitale que lorsque les tunnels étaient gérés auparavant par le Gouvernement fédéral. De tels travaux structurels n'étaient cependant pas sans conséquences sur les finances régionales

west (Egis Tunnels 2012-2013), het inspectieverslag inzake het plafond van de tunnels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SECO, 2015-2016) en het advies over de gevolgen die moeten gegeven worden aan de vaststellingen inzake bouwvalligheid van de structuur (Egis Tunnels, 2016),

Vaststellende enkele tegenstrijdigheden tussen gehoorde personen,

Vaststellende dat enkele gevraagde documenten niet werden meegedeeld, te weten een inventaris van de doelstellingen opgelegd aan Mobiel Brussel, het verslag van de audit van Mobiel Brussel uitgevoerd door PwC, de lijst met de profielen die Mobiel Brussel sinds 1995 aangeworven heeft, aangevuld met hun precieze functies, een precies en gedetailleerd organisatieschema van Mobiel Brussel, de overeenkomst tussen het Bestuur Uitrusting en Verplaatsingen (BUV, vandaag Mobiel Brussel) met de firma Via Control belast met de inspectie van de tunnels vóór 2002, als ook de rapporten die deze laatste aan de administratie heeft bezorgd, de overeenkomst betreffende de inspectie van de tunnels door personeel van het Waals Gewest in 2002 en 2003 en de samenstelling van het beton van elke tunnel.

Uit de volgende vaststellingen en aanbevelingen :

Vaststellingen

In verband met de staat van de tunnels en de noodzaak van de renovatie, stelt het Parlement vast :

1. dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer dan 11 kilometer tunnels telt. De oudste tunnels zijn op het einde van de jaren '50 en in de loop van de jaren '60 en '70 gebouwd. De drie meest recente tunnels zijn de Leopold II-tunnel, uit 1986, de Belliardtunnel, die in 1993 afgewerkt is, en de NAVO tunnel, uit 2012. De meeste tunnels zijn dus veertig tot zestig jaar oud. Het Parlement stelt voorts vast dat de grootste problemen opgedoken zijn in een van de meeste recente tunnels, te weten de Leopold II-tunnel.
2. dat er verschillende oorzaken zijn voor de slechte staat van de tunnels :
 - a. ten eerste, moet rekening worden gehouden met de ouderdom, de milieufactoren en de evolutie van het bouw materiaal. Hoewel er in het verleden onderhouds- en renovatiewerken uitgevoerd zijn, is er, in de loop van de hele levensduur van de tunnels, een gebrek aan structureel onderhoud vastgesteld, zowel sinds 1989 en de oprichting van het Brussels Gewest als tijdens het voorafgaande beheer door de federale Regering. Dergelijke structurele werken hadden natuurlijk gevolgen voor de financiën van het Gewest in een context van historische onderfinanciering van de

dans un contexte de sous-financement historique des institutions bruxelloises. En outre, le Parlement constate qu'il n'existe pas de lien automatique entre l'âge des tunnels et la gravité des problèmes constatés;

- b. les récents rapports d'inspection posent des questions sur la composition du béton, l'étanchéité et les joints ainsi que les effets de l'infiltration des eaux souterraines et du sel d'épandage;
 - c. à côté de cela, il y a l'usure de leur utilisation pendant toutes ces années et plus particulièrement l'agression chimique croissante des gaz d'échappement;
 - d. plus précisément sur la construction des tunnels, Egis déclare que les problèmes actuels pourraient être dus à des « défauts de conception et/ou de réalisation des ouvrages » et des « dispositions constructives inadaptees qui étaient utilisées jusque dans les années 1980 (bétons mal formulés, épaisseurs insuffisantes ...) », hypothèse en cours d'examen;
 - e. quant à l'électromécanique, Egis précise que les problèmes actuels pourraient être dus au « dépassement de la durée de vie des matériels telle que prévue par le constructeur, et qui peut être dégradée par un entretien insuffisant ou inadapté »;
 - f. (*nouveau*) comme dans d'autres politiques d'investissements publics, le budget alloué à la rénovation et à la sécurisation des tunnels n'a pas toujours pu être utilisé dans son intégralité, et ce pour de multiples raisons dépendantes de nombreux facteurs;
 - g. (*ancien f*) enfin, il n'y a pas toujours eu d'inspection systématique et poussée. La procédure d'inspection des structures des tunnels et de suivi systématique de leur état n'a pas été suffisamment définie;
3. que la responsabilité est collective et partagée entre le politique et l'administration. Il revient au ministre, en étroite collaboration avec l'administration, de prendre les décisions, de toujours prévoir les investissements nécessaires, de faire le suivi des instructions données et celui des dossiers. Il revient à l'administration, en tant que gestionnaire de voiries, d'informer le politique des problèmes éventuels, de donner suite aux rapports d'inspection et aux études, de préparer et d'exécuter les travaux d'entretiens et de rénovations. Il est en outre extrêmement important que l'information et son degré d'urgence soient clairement communiqués;
 4. que le Gouvernement précédent a, le 29 mars 2012, chargé la Ministre compétente d'établir un *masterplan* pour la rénovation de l'ensemble des tunnels. Le 24 octobre 2013, un planning budgétaire pluriannuel des

Brusselse instellingen. Het Parlement stelt bovendien vast dat er geen automatische link is tussen de ouderdom van de tunnels en de ernst van de vastgestelde problemen;

- b. de recente inspectieverslagen doen vragen rijzen over de samenstelling van het beton, de waterdichtheid en de voegen, alsook over de gevolgen van de infiltratie van grondwater en strooizout;
 - c. daarnaast is er de gebruiksslijtage gedurende al die jaren, in het bijzonder de toenemende chemische agressieve inwerking van de uitlaatgassen;
 - d. meer bepaald in verband met de constructie van de tunnels, zegt Egis dat de huidige problemen zouden kunnen worden toegeschreven aan fouten in het ontwerp en/of in de bouw van de kunstwerken en aan onaangepaste bouwtechnieken die tot in de jaren 80 werden aangewend (slecht samengesteld beton, onvoldoende dikte ...); die hypothese wordt thans onderzocht;
 - e. wat de elektromechanica betreft, zegt Egis dat de huidige problemen zouden kunnen worden toegeschreven aan de overschrijding van de door de « *constructeur* » voorziene levensduur van de materialen en dat onvoldoende of verkeerd onderhoud die levensduur nog op een negatieve wijze beïnvloeden;
 - f. (*nieuw*) zoals voor andere openbare investeringen, kon de begroting voor de renovatie van en de veiligheid in de tunnels nooit volledig worden gebruikt, om tal van redenen, die te maken hadden met tal van factoren;
 - g. (*oud f*) er is, tot slot, niet altijd systematische en grondige inspectie geweest. De procedure voor de inspectie van de tunnelstructuur en de systematische follow-up van de staat ervan was niet voldoende geregeld;
3. dat de verantwoordelijkheid collectief en gedeeld is tussen het beleid en het bestuur. De minister moet, in nauwe samenwerking met het bestuur, de beslissingen nemen, altijd voorzien in de noodzakelijke investeringen, de follow-up verzekeren van de gegeven instructies en van de dossiers. Het bestuur moet, als wegbeheerder, de bewindslui op de hoogte houden van eventuele problemen, gevolg geven aan de inspectieverslagen en de studies, de onderhouds- en renovatiewerken voorbereiden en uitvoeren. Het is bovendien zeer belangrijk dat de informatie en de graad van dringendheid ervan duidelijk meegedeeld worden;
 4. dat de vorige Regering, op 29 maart 2012, de bevoegde Minister ermee belast heeft een *masterplan* op te stellen voor de renovatie van alle tunnels. Op 24 oktober 2013, werd een meerjarenbegrotingsplanning voor de be-

compétences Travaux publics et Transports, reprenant certaines des conclusions de ce *masterplan*, a fait l'objet d'une communication au Gouvernement;

5. (*nouveau*) que le Gouvernement actuel, via le Ministre de la Mobilité, s'est engagé à élaborer un nouveau programme d'investissements pluriannuel pour la rénovation de tous les tunnels pour fin mars 2016. Ce programme indiquera tant les travaux à effectuer qu'une priorisation des tunnels à rénover et les estimations financières y afférentes. Ce programme sera transmis à l'ensemble des membres du Parlement.

Concernant Bruxelles Mobilité, le Parlement constate :

6. (*ancien 5*) que, malgré certaines initiatives managériales, des questionnements subsistent tant en ce qui concerne les capacités opérationnelles des ressources humaines à disposition de l'administration que la structure, l'organisation et la culture de gestion au sein de Bruxelles Mobilité. Il semble également que le suivi des dossiers et la transmission des informations ne se soient pas toujours déroulés de manière optimale. De même, la question du bien-être au travail des agents et la mise à disposition de personnel spécialisé en nombre suffisant est posée.

Recommandations

Vu les constats ci-dessus, le Parlement recommande au Gouvernement :

A. En ce qui concerne les inspections, l'entretien et les rénovations :

1. de saisir la crise actuelle comme une opportunité pour adopter de nouvelles procédures de gestion et de suivi, notamment en systématisant les inspections poussées qui ont lieu aujourd'hui et en actualisant régulièrement le mode d'inspection afin que les techniques et technologies optimales soient à chaque fois utilisées. Les tunnels, et par extension tous les ouvrages d'art, doivent être soumis à une analyse systématique et rigoureuse afin que le Gouvernement dispose à tout moment d'un état des lieux actualisé et circonstancié. A cet égard, une réglementation bruxelloise spécifique aux ouvrages d'art sera édictée par le Gouvernement. Afin de garantir que les inspections répondent aux normes et techniques les plus modernes, il est recommandé de collaborer avec des firmes de contrôle externes et agréées au niveau international. Dans le même temps, le Gouvernement doit veiller à ce qu'il y ait au sein de l'administration une expertise suffisante afin d'accompagner et de contrôler ces sociétés de contrôle lors de l'exécution de leurs tâches;
2. de développer avec l'administration une procédure d'entretien assortie des moyens budgétaires néces-

voegdheden Openbare Werken en Transport, met enkele van de conclusies van dat *masterplan*, aan de Regering voorgelegd;

5. (*nieuw*) dat de huidige Regering er zich, via de Minister voor Mobiliteit, toe verbonden heeft om, tegen eind maart 2016, een nieuw meerjareninvesteringsprogramma op te stellen voor de renovatie van alle tunnels. Dat programma zal zowel de uit te voeren werken beschrijven als een lijst bevatten van de prioritair te renoveren tunnels, met de daarbij horende financiële ramingen. Dat programma zal aan alle parlementsleden bezorgd worden.

In verband met Mobiel Brussel, stelt het Parlement vast :

6. (*oud 5*) dat er, ondanks enkele bestuurlijke initiatieven, vragen blijven bestaan zowel over de operationele capaciteit van de personele middelen die ter beschikking staan van het bestuur als over de structuur, de organisatie en de beheerscultuur binnen Mobiel Brussel. Het lijkt er overigens ook op dat de follow-up van de dossiers en het doorspelen van informatie niet altijd optimaal verlopen zijn. De kwestie van het welzijn op het werk van de personeelsleden en de terbeschikkingstelling van voldoende gespecialiseerd personeel ligt ook op tafel.

Aanbevelingen

Gelet op de bovenvermelde vaststellingen, beveelt het Parlement de Regering aan :

A. In verband met de inspecties, het onderhoud en de renovatie :

1. de huidige crisis aan te grijpen om nieuwe procedures inzake beheer en follow-up aan te nemen, in het bijzonder door de grondige inspecties die vandaag plaatshebben te systematiseren en de inspectiemethode regelmatig bij te sturen opdat telkens de optimale technieken en technologieën aangewend worden. De tunnels en, bij uitbreiding, alle kunstwerken, moeten worden onderworpen aan een systematische en strenge controle opdat de Regering op elk moment over een bijgewerkte en gedetailleerde stand van zaken beschikt. Daartoe zal een specifieke Brusselse regelgeving voor de kunstwerken door de Regering worden uitgevaardigd. Om te garanderen dat de inspecties aan de modernste normen en technieken beantwoorden, wordt aanbevolen om samen te werken met externe en internationaal erkende controlefirma's. De Regering moet er tegelijkertijd over waken dat er in het bestuur voldoende expertise aanwezig is om die controlefirma's te begeleiden en te controleren bij de uitvoering van hun taken;
2. samen met het bestuur, te zorgen voor een onderhoudsprocedure en voor de nodige budgettaire middelen. In

saires. Dans cette optique, un pourcentage minimum des coûts de construction des nouveaux ouvrages d'art doit être prévu pour l'entretien annuel des ouvrages d'art. Il y a lieu de réaliser une estimation de la valeur des ouvrages d'art existants et une estimation du coût minimal de l'entretien annuel pour chacun des ouvrages d'art;

3. de développer une procédure de transmission optimale de l'information. Dans le passé, trop souvent, certains constats n'ont pas été clairement signalés avec leur degré d'urgence, ou fait l'objet d'un suivi immédiat. Tant l'administration que le politique doivent ici assumer leur part de responsabilité. Le politique doit immédiatement être informé des constatations faites par l'administration, et a ensuite la responsabilité de prévoir la mobilisation des moyens requis et de donner l'instruction de procéder à la réalisation des travaux nécessaires. Enfin, une méthodologie de fixation de priorités doit être élaborée;
4. au vu des rapports à disposition de la commission spéciale et sous réserve du plan pluriannuel d'investissement à venir et sans préjudice de la priorité absolue à donner à la sécurité des usagers, de donner à la réouverture des tunnels Stéphanie et Montgomery une priorité. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises en ce sens sur la base des recommandations émises par SECO et EGIS. Par ailleurs, il est clair qu'outre les tunnels Stéphanie et Montgomery, les tunnels suivants doivent être traités de manière prioritaire (liste non limitative au vu des inspections en cours) : Léopold II, Trône, Porte de Hal, Rogier, Reyers, Georges-Henri, Pachéco et Tervuren;
5. d'établir, pour les tunnels pour lesquels une décision de rénovation globale a été prise, un calendrier clair de suivi tunnel par tunnel afin que les travaux annoncés soient effectivement réalisés et fassent l'objet d'un monitoring étroit. Il est essentiel qu'outre la situation de circulation, la structure et la stabilité des ouvrages d'art figurent également dans les plans de rénovation. Par ailleurs, la sécurité incendie doit faire l'objet d'une attention particulière et chaque tunnel devra disposer d'un plan d'intervention d'urgence bien défini;
6. d'adjoindre au programme d'investissements pluriannuel un volet financier permettant au Gouvernement d'analyser des sources alternatives de financement sans exclure aucune piste au préalable, en spécifiant pour chacune des pistes : les coûts de transaction, l'identification et les modes de gestion des intervenants, la conception et les risques non maîtrisés;
7. de concrétiser, en parallèle à la rénovation nécessaire des ouvrages d'art, les engagements pris en matière de transports publics, d'infrastructures cyclables et de

dat verband, moet in de bouwkosten van de nieuwe kunstwerken een minimumpercentage worden verrekend voor het jaarlijkse onderhoud van de kunstwerken. Van de bestaande kunstwerken, moet een schatting gemaakt worden van de waarde en moet er per kunstwerk een raming gemaakt worden van de minimumkosten voor het jaarlijkse onderhoud;

3. een procedure uit te dokteren voor de optimale overzending van informatie. In het verleden, zijn bepaalde vaststellingen en hun graad van dringendheid al te vaak onvoldoende doorgegeven of zonder onmiddellijk gevolg gebleven. Zowel het bestuur als de beleidsvoerders moeten ter zake elk hun deel van de verantwoordelijkheid nemen. De bewindslui moeten onmiddellijk op de hoogte worden gebracht van de vaststellingen door het bestuur, moeten vervolgens op zoek gaan naar de nodige middelen en richtlijnen geven om de nodige werken uit te voeren. Er moet tot slot een methodologie voor het oplijsten van de prioriteiten worden vastgesteld;
4. gelet op de rapporten die ter beschikking liggen van de bijzondere commissie en onder voorbehoud van het op til zijnde meerjareninvesteringsplan en zonder afbreuk te doen aan de absolute voorrang die moet worden gegeven aan de veiligheid van de gebruikers, voorrang te geven aan de heropening van de Stefania- en van de Montgomerytunnel. Alle noodzakelijke maatregelen moeten in die zin worden genomen, op basis van de aanbevelingen van SECO en EGIS. Het is voorts duidelijk dat, naast de Stefania- en de Montgomerytunnel, de volgende tunnels ook een prioritaire behandeling moeten krijgen (niet beperkende lijst gelet op de lopende inspecties) : Leopold II, Troon, Hallepoort, Rogier, Reyers, George-Henri, Pachéco en Tervuren;
5. voor de tunnels waarvoor beslist is ze volledig te renoveren, een duidelijk tijdspad vast te stellen voor de follow-up van elke tunnel opdat de aangekondigde werken effectief uitgevoerd en van dichtbij gevolgd worden. Naast de verkeersproblematiek, moeten ook de structuur en de stabiliteit van de kunstwerken aan bod komen in de renovatieplannen. Ook aan de brandveiligheid moet bijzondere aandacht worden besteed en voor elke tunnel moet een duidelijk rampenplan worden opgesteld;
6. bij het meerjareninvesteringsprogramma, een financieel hoofdstuk te voegen waardoor de Regering op zoek kan gaan naar alternatieve financieringsbronnen zonder op voorhand één piste uit sluiten, en voor elke piste het volgende te bepalen transactiekosten, identificatie en beheerwijze van de actoren, concept en niet beheerste risico's;
7. tegelijk met de noodzakelijke renovatie van de kunstwerken, concreet gestalte te geven aan de aangepane verbintenissen op het vlak van openbaar vervoer, fiets-

tout autre moyen complémentaire ou alternatif durable à la voiture, et de garder sur les rails l'agenda d'investissements à la STIB de 5,2 milliards d'euros pour les dix prochaines années, la création de parkings de transit et des pistes cyclables séparées, et la mise en place d'alternatives comme l'autopartage et le covoiturage;

8. d'établir également un programme d'investissements pluriannuel détaillé, budgétisé et opérationnel concernant tous les autres ouvrages d'art qui relèvent de la compétence de la Région dans l'année. Là où la Région n'est pas compétente (par exemple, pour les ponts d'Infrabel), il faut attirer l'attention des instances concernées quant à leur responsabilité;
9. une fois la sécurité garantie, de donner une priorité à la mobilité lors des rénovations :
 - a. tant à court terme, qu'à long terme, garantissant l'accessibilité de Bruxelles, des lieux les plus visités, des centres d'entreprises et centres commerciaux ainsi que la mobilité et la qualité de vie de tous les Bruxellois;
 - b. également en cas de fermetures temporaires à court terme pour des raisons de sécurité, le Parlement insiste sur la nécessité de mettre en place un panel complet de mesures et de procédures prédéfinies pour assurer la mobilité et la circulation; les transports en commun bénéficient à cet égard d'un traitement prioritaire;
 - c. et ce, toujours en concertation avec les communes concernées et les zones de police par une combinaison facilitant la circulation sur les axes routiers les plus fréquentés et en engageant des alternatives comme le bus, le métro ou le tram;
 - d. une signalisation directionnelle spécifique pour mettre en lumière l'accessibilité des centres commerciaux est indispensable ainsi que la mise en place d'un système de téléjalonnement dynamique.

B. En ce qui concerne le rôle et l'organisation de l'administration :

10. sur la base d'un audit externe par la Cour des comptes ou un autre organisme qualifié, de réformer Bruxelles Mobilité et de l'accompagner afin de maintenir et de développer son expertise publique, en termes d'organisation et de gestion. L'objectif est simple : garantir une expertise en interne de l'administration, tant pour les missions d'inspection que de maintenance, pour faire de Bruxelles Mobilité une administration plus moderne, professionnelle et performante qui peut faire face de manière durable à tous les défis en matière de mobilité et de travaux publics. Le Parlement demande

infrastructuur en alle andere duurzame aanvullende of alternatieve middelen voor de wagen, en voorts het tijdspad van de investeringen in de MIVB ten belope van 5,2 miljard euro voor de komende tien jaar, de aanleg van transitparkings en gescheiden fietspaden en de verwezenlijking van alternatieve oplossingen zoals carsharing en carpooling op koers te houden;

8. tevens binnen het jaar een gedetailleerd, begroot en operationeel meerjareninvesteringsprogramma op te stellen voor alle andere kunstwerken die onder de bevoegdheid van het Gewest vallen. Ingeval het Gewest niet bevoegd is (bijvoorbeeld voor de bruggen van Infrabel), moeten de betrokken instanties op hun verantwoordelijkheid worden gewezen;
9. zodra de veiligheid gegarandeerd is, bij de renovaties prioriteit te geven aan de mobiliteit :
 - a. zowel op korte als op lange termijn, de bereikbaarheid van Brussel, van de meest bezochte plaatsen, van de bedrijvent centra en handelskernen te garanderen, alsook de mobiliteit en de levenskwaliteit van alle Brusselaars;
 - b. ook bij tijdelijke sluitingen op korte termijn om veiligheidsredenen, benadrukt het Parlement de noodzaak om een volledig pakket vooraf vastgestelde maatregelen en procedures in te voeren om de mobiliteit en de verkeersdoorstroming te garanderen; het openbaar vervoer wordt daarbij prioritair behandeld;
 - c. zulks altijd in overleg met de betrokken gemeenten en de politiezones en via een gecombineerde regeling waarbij het verkeer op de drukste wegen wordt vergemakkelijkt en alternatieve oplossingen zoals bus, metro of tram worden aangereikt;
 - d. een specifieke bewegwijzering om de aandacht te vestigen op de bereikbaarheid van de handelskernen en de invoering van een dynamische telegeleiding van het verkeer zijn noodzakelijk.

B. wat de rol en de organisatie van het bestuur betreft :

10. op basis van een externe audit door het Rekenhof of een ander bevoegd orgaan, Mوبiel Brussel te hervormen en te begeleiden om de openbare deskundigheid ervan inzake organisatie en beheer te behouden en uit te bouwen. De doelstelling is eenvoudig : een interne deskundigheid van het bestuur garanderen, zowel voor de inspectie- als onderhoudsopdrachten om van Mوبiel Brussel een moderner, professioneler en performanter bestuur te maken dat alle uitdagingen op het vlak van mobiliteit en openbare werken op duurzame wijze kan aangaan. Het Parlement vraagt om te onderzoeken of

d'examiner les possibilités de recrutement plus rapide de personnel compétent;

11. de perpétuer le rôle de Bruxelles Mobilité en tant que gestionnaire de voirie. Ce qui signifie que l'administration reste responsable de l'exécution des travaux, de l'entretien et du suivi des projets. En l'occurrence, le centre de mobilité Mobiris se charge de la gestion quotidienne et de toutes les mesures relatives aux voiries et aux ouvrages d'art, mais également des fermetures qu'il ordonne de sa propre initiative (notamment pour des raisons de sécurité). Mobiris en assure la communication. Une décision de fermeture est donc en première instance administrative et non politique. Le Gouvernement en prend acte et doit veiller à ce que deux paramètres soient toujours respectés : la sécurité des usagers et, en cas de fermeture, la mise en place de plans de circulation alternatifs en étroite concertation avec les communes concernées et la police.

C. En ce qui concerne la mobilité à court et à long terme :

12. de mener un débat plus large sur la mobilité à l'échelle métropolitaine puisque le nœud de mobilité bruxellois dépasse les limites de la Région. Dans la concertation avec les autres Régions et le Fédéral, la mobilité et l'accessibilité de la Région doivent occuper une position centrale. Dans ce cadre, la réalisation maximale du réseau RER en 2017 revêt également une importance cruciale. La collaboration autour des parkings de dissuasion en périphérie de la Région, à proximité des gares et reliés à des transports publics, ainsi qu'une meilleure intégration des connexions et tarifs des sociétés de transports publics constituent une situation *win-win* pour tous les acteurs. Il y a aussi lieu d'harmoniser les plans communaux de mobilité avec la politique régionale de mobilité (telle que prévue dans l'ordonnance instaurant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité adopté) et cela doit maintenant se faire rapidement. Nous demandons également au Gouvernement d'examiner sans délai comment on peut déployer une offre de transports en commun très performante vers les quartiers de la Région actuellement moins bien desservis. Il faut également développer rapidement le RER vélo. Enfin, il faut également mener le débat sur la fiscalité en matière de mobilité (voitures de société, budget de mobilité, fiscalité automobile, promouvoir le fait d'habiter là où on travaille). Il faut également instaurer à court terme un système qui fasse payer les gens en fonction de l'utilisation plutôt que de la possession d'un véhicule;
13. de développer en collaboration avec la commission de l'Infrastructure une vision à long terme concernant l'utilisation et l'avenir des tunnels urbains et ce, sur la base d'un maximum d'expertise interne et externe qui

het mogelijk is om sneller bekwaam personeel aan te werven;

11. de rol van Mobiel Brussel als wegbeheerder te bestendigen. Dat betekent dat het bestuur verantwoordelijk blijft voor de uitvoering van de werken, het onderhoud en de follow-up van de projecten. In dat geval, staat het mobiliteitscentrum Mobiris in voor het dagelijkse beheer en alle maatregelen betreffende de wegen en de kunstwerken, maar ook voor de sluitingen die het op eigen initiatief beveelt (inzonderheid om veiligheidsredenen). Mobiris zorgt ook voor de communicatie daaromtrent. Een beslissing tot sluiting is dus in eerste instantie een administratieve en geen beleidsbeslissing. De Regering neemt daarvan akte en moet erop toezien dat er steeds rekening wordt gehouden met twee parameters : de veiligheid van de gebruikers en, in geval van sluiting, de opstelling van alternatieve verkeersplannen in nauw overleg met de betrokken gemeenten en de politie.

C. Wat de mobiliteit op kort en lange termijn betreft :

12. een ruimer debat te voeren over de mobiliteit op metropolitane schaal, aangezien de Brusselse mobiliteit de grenzen van het Gewest overschrijdt. In het overleg met de overige Gewesten en de federale overheid, moeten de mobiliteit en de bereikbaarheid van het Gewest een centrale positie innemen. In dat kader, is de maximale uitrol van het GEN in 2017 eveneens van cruciaal belang. De samenwerking met betrekking tot de overstapparkerplaatsen in de rand van het Gewest, in de buurt van de stations en het openbaar vervoer alsook een betere integratie van de verbindingen en tarieven van de openbaarvervoersmaatschappijen zijn een *win-winsituatie* voor alle actoren. De afstemming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen op het gewestelijke mobiliteitsbeleid (waarin voorzien in de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit) is ook noodzakelijk en moet nu snel gebeuren. We vragen de Regering ook om onmiddellijk te onderzoeken hoe een hoogperformant openbaarvervoeraanbod naar nu minder bediende delen van het Gewest kan worden uitgerold. De ontwikkeling van het FietsGEN moet ook zo snel mogelijk gebeuren. Tot slot, moet eveneens het debat over de mobiliteitsfiscaliteit worden gevoerd (bedrijfswagens, mobiliteitsbudget, autofiscaliteit, het stimuleren dat men woont waar men werkt). Op korte termijn, moet een systeem worden ingevoerd dat mensen doet betalen voor het gebruik in plaats van voor het bezit van een wagen;
13. in samenwerking met de commissie voor de Infrastructuur, een langetermijnvisie te ontwikkelen over het gebruik en de toekomst van de stadstunnels, en dat op grond van zoveel mogelijk interne en externe exper-

répondraient aux interrogations suivantes : De quelle manière ceux-ci s'inscrivent-ils dans la mobilité de demain ? Quelles alternatives peuvent être développées ? Que pouvons-nous apprendre des autres villes en ce qui concerne les tunnels dans un contexte urbain ? Comment les tunnels peuvent mieux contribuer à la mobilité et la qualité de vie dans la ville ? Devons-nous conserver, supprimer, construire des tunnels afin de garantir la mobilité à Bruxelles ? Il ne doit y avoir aucun tabou et la qualité de vie et la santé des Bruxellois doivent occuper une position centrale. Les voitures sont seulement un des modes de déplacement en ville. Nous devons continuer à chercher des solutions alternatives plus urbaines et moins dommageables;

14. (*nouveau*) de transmettre annuellement aux membres de l'assemblée un rapport des études commanditées, en tout cas pour ce qui concerne les ouvrages d'art. Ledit rapport comportera à tout le moins : l'objet spécifique de l'étude, l'auteur et son processus de désignation, les budgets consacrés et les suites réservées au contenu.

*
* *

15. (*ancien 14*) Le Parlement 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.

*
* *

tise die een antwoord zouden geven op de volgende vragen : Hoe passen die in de mobiliteit van morgen ? Welke alternatieve oplossingen kunnen worden aange-reikt ? Wat kunnen we leren van de andere steden in verband met tunnels in een stedelijke omgeving ? Hoe kunnen de tunnels beter bijdragen tot de mobiliteit en de levenskwaliteit in de stad ? Moeten we tunnels be-houden, afschaffen, bouwen om de mobiliteit in Brus-sel te garanderen ? Er mag geen enkel taboe zijn en de levenskwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars moeten centraal staan. Wagens zijn maar een van de vervoersmodi in de stad. We moeten blijven zoeken naar meer stedelijke, minder belastende alternatieve oplossingen;

14. (*nieuw*) jaarlijks aan de assemblee een verslag over de bestelde studies voor te leggen, in elk geval voor de kunstwerken. Dat verslag moet ten minste de volgende elementen bevatten : het specifieke voorwerp van de studie, de opsteller en de wijze van zijn aanstelling, de toegewezen middelen en de gevolgen die aan de inhoud ervan gegeven zijn.

*
* *

15. (*oud 14*) Het Parlement belast de commissie voor de Infrastructuur met de follow-up van deze aanbevelingen. Ze zal zich baseren op een jaarverslag dat door de Regering wordt bezorgd. Het eerste verslag wordt verwacht tegen 30 mei 2017.

*
* *

VIII. Annexes

VIII.1 Annexe 1

PROPOSITION DE CONSTATS ET DE RECOMMANDATIONS

déposée par MM. Ridouane CHAHID,
Marc LOEWENSTEIN, Hervé DOYEN,
Mme Els AMPE, MM. Jef VAN DAMME
et Paul DELVA

Constats

La commission spéciale sur l'état des tunnels bruxellois formule, sur la base des réunions de la commission spéciale et des documents qui lui ont été transmis, les constats suivants :

Concernant l'état des tunnels et la nécessité de rénovation, la commission spéciale constate :

1. que la Région de Bruxelles-Capitale compte plus de onze kilomètres de tunnels. Les tunnels les plus anciens ont été construits à la fin des années 50 et dans le courant des années 60 et 70. Les trois tunnels les plus récents sont le tunnel Léopold II, datant de 1986, le tunnel Belliard, finalisé en 1993, et le tunnel de l'OTAN, datant de 2012. La plupart des tunnels ont donc entre quarante et soixante ans. La commission spéciale note par ailleurs, que les plus gros problèmes ont également été constatés dans l'un des tunnels les plus récents, à savoir le tunnel Léopold II;
2. qu'il y a différentes causes au mauvais état des tunnels :
 - a. tout d'abord, il faut prendre en compte l'âge, les facteurs environnementaux et l'évolution des matériaux de construction. Par ailleurs, bien que des travaux d'entretien et de rénovation aient été effectués par le passé, au cours de toute la durée de vie des tunnels, un manque de certains travaux d'entretien structurel a été constaté, et ce, tant depuis 1989 et la naissance de la Région de Bruxelles-Capitale que lorsque les tunnels étaient gérés auparavant par le Gouvernement fédéral;
 - b. les récents rapports d'inspection posent des questions sur la composition du béton, l'étanchéité et les joints ainsi que les effets de l'infiltration des eaux souterraines et du sel d'épandage;
 - c. à côté de cela, il y a l'usure de leur utilisation pendant toutes ces années et plus particulièrement l'agression chimique croissante des gaz d'échappement;
 - d. plus précisément sur la construction des tunnels, Egis, déclare que les problèmes actuels pourraient

VIII. Bijlagen

VIII.1. Bijlage 1

VOORSTEL VAN VASTSTELLINGEN EN AANBEVELINGEN

ingediend door de heren Ridouane CHAHID,
Marc LOEWENSTEIN, Hervé DOYEN,
mevrouw Els AMPE, de heren Jef VAN DAMME
en Paul DELVA

Vaststellingen

De bijzondere commissie voor het onderzoek van de staat van de Brusselse tunnels doet, op basis van de vergaderingen van de bijzondere commissie en de haar bezorgde documenten, volgende vaststellingen :

In verband met de staat van de tunnels en de noodzaak van renovatie, stelt de bijzondere commissie vast :

1. dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer dan 11 kilometer tunnels telt. De oudste tunnels zijn op het einde van de jaren '50 en in de loop van de jaren '60 en '70 gebouwd. De drie meest recente tunnels zijn de Leopold II-tunnel, uit 1986, de Belliardtunnel, die in 1993 afgewerkt is, en de NAVO tunnel, uit 2012. De meeste tunnels zijn dus veertig tot zestig jaar oud. De bijzondere commissie stelt voorts vast dat de grootste problemen opgedoken zijn in een van de meeste recente tunnels, te weten de Leopold II-tunnel;
2. dat er verschillende oorzaken zijn voor de slechte staat van de tunnels :
 - a. ten eerste, moet rekening gehouden worden met de ouderdom, de milieufactoren en de evolutie van het bouw materiaal. Hoewel er in het verleden onderhouds- en renovatiewerken uitgevoerd zijn, is er, in de loop van de hele levensduur van de tunnels, een gebrek aan structureel onderhoud vastgesteld, zowel sinds 1989 en de oprichting van het Brussels Gewest als tijdens het voorafgaande beheer door de federale Regering;
 - b. de recente inspectieverslagen doen vragen rijzen over de samenstelling van het beton, de waterdichtheid en de voegen, alsook over de gevolgen van de infiltratie van grondwater en strooizout;
 - c. daarnaast is er de gebruiksslijtage gedurende al die jaren, in het bijzonder de toenemende chemische agressieve inwerking van de uitlaatgassen;
 - d. meer bepaald in verband met de constructie van de tunnels, zegt Egis dat de huidige problemen zouden

être dus à des « défauts de conception et/ou de réalisation des ouvrages » et des « dispositions constructives inadaptées qui étaient utilisées jusque dans les années 1980 (bétons mal formulés, épaisseurs insuffisantes ...) », hypothèse en cours d'examen;

- e. quant à l'électromécanique, Egis précise [que les problèmes actuels pourraient être dus] au « dépassement de la durée de vie des matériels telle que prévue par le constructeur, et qui peut être dégradée par un entretien insuffisant ou inadapté »;
- f. enfin, il n'y a pas toujours eu d'inspection systématique et poussée. La procédure d'inspection des structures des tunnels et de suivi systématique de leur état n'a pas été suffisamment définie;
3. que la responsabilité est collective et partagée. Il revient au politique, en étroite collaboration avec l'administration, de prendre les décisions, de toujours prévoir les investissements nécessaires, de faire le suivi des instructions données et celui des dossiers. Il revient à l'administration, en tant que gestionnaire de voiries, d'informer le politique des problèmes éventuels, de donner suite aux rapports d'inspection et aux études, de préparer et d'exécuter les travaux d'entretiens et de rénovations. Il est en outre extrêmement important que l'information et son degré d'urgence soient clairement communiqués;
4. que le Gouvernement via le Ministre de la Mobilité s'est engagé à élaborer un programme d'investissements pluriannuel pour la rénovation de tous les tunnels pour fin mars 2016. Ce programme indiquera tant les travaux à effectuer qu'une priorisation des tunnels à rénover et les estimations financières y afférentes.

Concernant Bruxelles Mobilité, la commission spéciale constate :

5. que, malgré certaines initiatives managériales, des questionnements subsistent tant en ce qui concerne les capacités opérationnelles des ressources humaines à disposition de l'administration que la structure, l'organisation et la culture de gestion au sein de Bruxelles Mobilité. Il semble également que le suivi des dossiers et la transmission des informations ne se soient pas toujours déroulés de manière optimale. De même, la question du bien-être au travail des agents et la mise à disposition de personnel spécialisé en nombre suffisant est posée.

kunnen worden toegeschreven aan fouten in het ontwerp en/of in de bouw van de kunstwerken en aan onaangepaste bouwtechnieken die tot in de jaren 80 werden aangewend (slecht samengesteld beton, onvoldoende dikte ...); die hypothese wordt thans onderzocht;

- e. wat de elektromechanica betreft, zegt Egis dat de huidige problemen zouden kunnen worden toegeschreven aan de overschrijding van de door de constructeur voorziene levensduur van de materialen en dat onvoldoende of verkeerd onderhoud die levensduur nog op een negatieve wijze beïnvloeden;
- f. er is, tot slot, niet altijd systematische en grondige inspectie geweest. De procedure voor de inspectie van de tunnelstructuur en de systematische follow-up van de staat ervan was niet voldoende geregeld;
3. dat de verantwoordelijkheid collectief en gedeeld is. De beleidsvoerders moeten, in nauwe samenwerking met het bestuur, de beslissingen nemen, altijd voorzien in de noodzakelijke investeringen, de follow-up verzekeren van de gegeven instructies en van de dossiers. Het bestuur moet als wegbeheerder de bewindslui op de hoogte houden van eventuele problemen, gevolg geven aan de inspectieverslagen en de studies, de onderhouds- en renovatiewerken voorbereiden en uitvoeren. Het is bovendien zeer belangrijk dat de informatie en de graad van dringendheid ervan duidelijk meegedeeld worden;
4. dat de Regering er zich, via de Minister voor Mobiliteit, toe verbonden heeft om, tegen eind maart 2016, een meerjareninvesteringsprogramma op te stellen voor de renovatie van alle tunnels. Dat programma zal zowel de uit te voeren werken beschrijven als een lijst bevatten van de prioritair te renoveren tunnels, met de daarbij horende financiële ramingen.

In verband met Mobiel Brussel, stelt de bijzondere commissie vast :

5. dat er, ondanks enkele bestuurlijke initiatieven, vragen blijven bestaan zowel over de operationele capaciteit van de personele middelen die ter beschikking staan van het bestuur als over de structuur, de organisatie en de beheerscultuur binnen Mobiel Brussel. Het lijkt er overigens ook op dat de follow-up van de dossiers en het doorspelen van informatie niet altijd optimaal verlopen zijn. De kwestie van het welzijn op het werk van de personeelsleden en de in voldoende mate terbeschikkingstelling van gespecialiseerd personeel, ligt ook op tafel.

Recommandations

Vu les constats ci-dessus, la commission spéciale sur l'état des tunnels bruxellois recommande au Gouvernement :

A. En ce qui concerne les inspections, l'entretien et les rénovations :

1. de saisir la crise actuelle comme une opportunité pour adopter de nouvelles procédures de gestion et de suivi, notamment en systématisant les inspections poussées qui ont lieu aujourd'hui et en actualisant régulièrement le mode d'inspection afin que les techniques et technologies optimales soient à chaque fois utilisées. Les tunnels, et par extension tous les ouvrages d'art, doivent être soumis à une analyse systématique et rigoureuse afin que le Gouvernement dispose à tout moment d'un état des lieux actualisé et circonstancié;
2. de développer avec l'administration une procédure d'entretien assortie des moyens budgétaires nécessaires. Dans cette optique, un pourcentage minimum des coûts de construction doit être prévu pour l'entretien annuel des ouvrages d'art;
3. de développer une procédure de transmission optimale de l'information. Dans le passé, trop souvent, certains constats n'ont pas été clairement signalés avec leur degré d'urgence, ou fait l'objet d'un suivi immédiat. Tant l'administration que le politique doivent ici assumer leur part de responsabilité. Le politique doit immédiatement être informé des constatations faites par l'administration, et a ensuite la responsabilité de prévoir la mobilisation des moyens requis et de donner l'instruction de procéder à la réalisation des travaux nécessaires. Enfin, une méthodologie de fixation de priorités doit être élaborée;
4. au vu des rapports à disposition de la commission spéciale et sous réserve du plan pluriannuel d'investissement à venir, de donner à la réouverture des tunnels Stéphanie et Montgomery une priorité absolue. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises en ce sens sur la base des recommandations émises par SECO et EGIS. Par ailleurs, il est clair qu'outre les tunnels Stéphanie et Montgomery, les tunnels suivants doivent être traités de manière prioritaire (liste non limitative au vu des inspections en cours) : Léopold II, Trône, Porte de Hal, Rogier, Reyers, Georges-Henri, Pachéco et Tervuren;
5. de faire en sorte que ces programmes d'investissements pluriannuels aillent de pair avec un calendrier clair de suivi tunnel par tunnel afin que les travaux annoncés soient effectivement réalisés et fassent l'objet d'un monitoring étroit. Il est essentiel qu'outre la situation

Aanbevelingen

Gelet op de bovenvermelde vaststellingen, beveelt de bijzondere commissie voor het onderzoek naar de staat van de Brusselse tunnels, de Regering aan :

A. In verband met de inspecties, het onderhoud en de renovatie :

1. de huidige crisis aan te grijpen om nieuwe procedures inzake beheer en follow-up aan te nemen, in het bijzonder door de grondige inspecties die vandaag plaatshebben te systematiseren en de inspectiemethode regelmatig bij te sturen opdat telkens de optimale technieken en technologieën aangewend worden. De tunnels en, bij uitbreiding, alle kunstwerken, moeten worden onderworpen aan een systematische en strenge controle opdat de Regering op elk moment over een bijgewerkte en gedetailleerde stand van zaken beschikt;
2. samen met het bestuur, te zorgen voor een onderhoudsprocedure en voor de nodige budgettaire middelen. In dat verband, moet in de bouwkosten een minimumpercentage worden verrekend voor het jaarlijkse onderhoud van de kunstwerken;
3. een procedure uit te dokteren voor de optimale overzending van informatie. In het verleden, zijn bepaalde vaststellingen en hun graad van dringendheid al te vaak onvoldoende doorgegeven en dus zonder onmiddellijk gevolg gebleven. Zowel het bestuur als de beleidsvoerders moeten ter zake elk hun deel van de verantwoordelijkheid nemen. De bewindslui moeten onmiddellijk op de hoogte worden gebracht van de vaststellingen door het bestuur, moeten vervolgens op zoek gaan naar de nodige middelen en richtlijnen geven om de nodige werken uit te voeren. Er moet tot slot een methodologie voor het oplijsten van de prioriteiten worden vastgesteld;
4. gelet op de rapporten die ter beschikking liggen van de bijzondere commissie en onder voorbehoud van het op til zijnde meerjareninvesteringsplan, absolute voorrang te geven aan de heropening van de Stefania- en van de Montgomerytunnel. Alle noodzakelijke maatregelen moeten in die zin worden genomen, op basis van de aanbevelingen van SECO en EGIS. Het is voorts duidelijk dat, naast de Stefania- en de Montgomerytunnel, de volgende tunnels ook een prioritaire behandeling moeten krijgen (niet beperkende lijst gelet op de lopende inspecties) : Leopold II, Troon, Hallepoort, Rogier, Reyers, George-Henri, Pachéco en Tervuren;
5. ervoor te zorgen dat er, tegelijk met die meerjareninvesteringsprogramma's, een duidelijke tijdspad wordt vastgesteld voor de follow-up van elke tunnel opdat de aangekondigde werken effectief uitgevoerd en van dichtbij gevolgd worden. Naast de verkeersproblema-

de circulation, la structure et la stabilité des ouvrages d'art figurent également dans les plans de rénovations. Par ailleurs, la sécurité incendie doit faire l'objet d'une attention particulière et chaque tunnel devra disposer d'un plan d'intervention d'urgence bien défini;

6. d'adjoindre au programme d'investissements pluriannuel un volet financier permettant au Gouvernement d'analyser des sources alternatives de financement sans exclure aucune piste au préalable;
7. de concrétiser, en parallèle à la rénovation nécessaire des ouvrages d'art, les engagements pris en matière de transports publics, d'infrastructures cyclables et de tout autre moyen complémentaire ou alternatif durable à la voiture, et de garder sur les rails l'agenda d'investissements à la STIB de 5,2 milliards d'euros pour les dix prochaines années, la création de parkings de dissuasion et des pistes cyclables séparées, et la mise en place d'alternatives comme l'autopartage et le covoiturage;
8. d'établir également un programme d'investissements pluriannuel détaillé, budgétisé et opérationnel concernant tous les autres ouvrages d'art qui relèvent de la compétence de la Région. Là où la Région n'est pas compétente (par exemple, pour les ponts d'Infrabel), il faut attirer l'attention des instances concernées quant à leur responsabilité;
9. de donner une priorité à la mobilité lors des rénovations :
 - a. tant à court terme, qu'à long terme, garantissant l'accessibilité de Bruxelles, des lieux les plus visités, des centres d'entreprises et centres commerciaux ainsi que la mobilité de tous les Bruxellois;
 - b. également en cas de fermetures temporaires à court terme pour des raisons de sécurité, la commission spéciale insiste sur la nécessité de mettre en place un panel complet de mesures et de procédures prédéfinies pour assurer la mobilité et la circulation;
 - c. et ce, toujours en concertation avec les communes concernées et les zones de police par une combinaison facilitant la circulation sur les axes routiers les plus fréquentés et en engageant des alternatives comme le bus, le métro ou le tram;
 - d. une signalisation directionnelle spécifique pour mettre en lumière l'accessibilité des centres commerciaux est en outre, nécessaire.

tiek, moeten ook de structuur en de stabiliteit van de kunstwerken aan bod komen in de renovatieplannen. Ook aan de brandveiligheid moet bijzondere aandacht worden besteed en voor elke tunnel moet een duidelijk rampenplan worden opgesteld;

6. bij het meerjareninvesteringsprogramma, een financieel hoofdstuk te voegen waardoor de Regering op zoek kan gaan naar andere geldbronnen zonder op voorhand één piste uit sluiten;
7. tegelijk met de noodzakelijke renovatie van de kunstwerken, concreet gestalte te geven aan de aangegeven verbintenissen op het vlak van openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en andere duurzame aanvullende of alternatieve middelen voor de wagen, en voorts het tijdpad van de investeringen in de MIVB ten belope van 5,2 miljard euro voor de komende tien jaar, de aanleg van overstapparkerplaatsen en gescheiden fietspaden en de verwezenlijking van alternatieve oplossingen zoals carsharing en carpooling op koers te houden;
8. tevens een gedetailleerd, begroot en operationeel meerjareninvesteringsprogramma op te stellen voor alle andere kunstwerken die onder de bevoegdheid van het Gewest vallen. Ingeval het Gewest niet bevoegd is (bijvoorbeeld voor de bruggen van Infrabel), moeten de betrokken instanties op hun verantwoordelijkheid worden gewezen;
9. bij de renovaties prioriteit te geven aan mobiliteit :
 - a. zowel op korte als op lange termijn, de bereikbaarheid van Brussel, van de meest bezochte plaatsen, van de bedrijvent centra en handelskernen te garanderen, alsook de mobiliteit van alle Brusselaars;
 - b. ook bij tijdelijke sluitingen op korte termijn om veiligheidsredenen, benadrukt de bijzondere commissie de noodzaak om een volledig pakket vooraf vastgestelde maatregelen en procedures in te voeren om de mobiliteit en de verkeersdoorstroming te garanderen;
 - c. zulks altijd in overleg met de betrokken gemeenten en de politiezones en via een gecombineerde regeling waarbij het verkeer op de drukste wegen wordt vergemakkelijkt en alternatieve oplossingen zoals bus, metro of tram worden aangereikt;
 - d. een specifieke bewegwijzering om de aandacht te vestigen op de bereikbaarheid van de handelskernen zijn noodzakelijk.

B. En ce qui concerne le rôle et l'organisation de l'administration :

10. de réformer Bruxelles Mobilité et de l'accompagner afin de maintenir et de développer son expertise publique, en termes d'organisation et de gestion. Etant donné l'ampleur des travaux à réaliser et la gestion du risque à assurer, il est nécessaire de créer une structure claire et des responsabilités bien définies. Une direction en charge des tunnels qui regroupe les services d'études, l'exécution des projets et les opérations de maintenance de manière globale devrait être créée. L'objectif est simple : garantir une expertise en interne de l'administration, tant pour les missions d'inspection que de maintenance, pour faire de Bruxelles Mobilité une administration plus moderne, professionnelle et performante qui peut faire face de manière durable à tous les défis en matière de mobilité et de travaux publics. La commission spéciale demande d'examiner les possibilités de recrutement plus rapide de personnel compétent;
11. de perpétuer le rôle de Bruxelles Mobilité en tant que gestionnaire de voirie. Ce qui signifie que l'administration reste responsable de l'exécution des travaux, de l'entretien et du suivi des projets. En l'occurrence, le centre de mobilité Mobiris se charge de la gestion quotidienne et de toutes les mesures relatives aux voiries et aux ouvrages d'art, mais également des fermetures qu'il ordonne de sa propre initiative (notamment pour des raisons de sécurité). Mobiris en assure la communication. Une décision de fermeture est donc en première instance administrative et non politique. Le Gouvernement en prend acte et doit veiller à ce que deux paramètres soient toujours respectés : la sécurité des usagers et, en cas de fermeture, la mise en place de plans de circulation alternatifs en étroite concertation avec les communes concernées et la police.

C. En ce qui concerne la mobilité à court et à long terme :

12. de mener un débat plus large sur la mobilité à l'échelle métropolitaine puisque le nœud de mobilité bruxellois dépasse les limites de la Région. Dans la concertation avec les autres Régions et le Fédéral, la mobilité et l'accessibilité de la Région doivent occuper une position centrale. Dans ce cadre, la réalisation accélérée du réseau RER en 2017 revêt également une importance cruciale. La collaboration autour des parkings de dissuasion en périphérie de la Région, à proximité des gares et relié à des transports publics, ainsi qu'une meilleure intégration des connexions et tarifs des sociétés de transports publics constituent une situation win-win pour tous les acteurs. Enfin, il faut également mener le débat sur la fiscalité en matière de mobilité (voitures de société, budget de mobilité, fiscalité automobile, promouvoir le fait d'habiter là où on travaille);

B. Wat de rol en de organisatie van het bestuur betreft :

10. Mوبiel Brussel te hervormen en te begeleiden om de openbare deskundigheid ervan inzake organisatie en beheer te behouden en uit te bouwen. Gelet op de omvang van de uit te voeren werken en het vereiste risico-beheer, is het noodzakelijk om een duidelijke structuur op te zetten en de verantwoordelijkheden goed af te bakenen. Er zou een directie moeten worden opgericht die belast wordt met de tunnels en die de studiediensten, de uitvoering van de projecten, en de onderhoudswerken samenbrengt. De doelstelling is eenvoudig : een interne deskundigheid van het bestuur garanderen, zowel voor de inspectie- als onderhoudsopdrachten om van Mوبiel Brussel een moderner, professioneler en performanter bestuur te maken dat alle uitdagingen op het vlak van mobiliteit en openbare werken op duurzame wijze kan aangaan. De commissie vraagt om te onderzoeken of het mogelijk is om sneller bekwaam personeel aan te werven;
11. de rol van Mوبiel Brussel als wegbeheerder te bestendigen. Dat betekent dat het bestuur verantwoordelijk blijft voor de uitvoering van de werken, het onderhoud en de follow-up van de projecten. In dat geval, staat het mobiliteitscentrum Mobiris in voor het dagelijkse beheer en alle maatregelen betreffende de wegen en de kunstwerken, maar ook voor de sluitingen die het op eigen initiatief beveelt (inzonderheid om veiligheidsredenen). Mobiris zorgt ook voor de communicatie daaromtrent. Een beslissing tot sluiting is dus in eerste instantie een administratieve en geen beleidsbeslissing. De Regering neemt daarvan akte en moet erop toezien dat er steeds rekening wordt gehouden met twee parameters : de veiligheid van de gebruikers en, in geval van sluiting, de opstelling van alternatieve verkeersplannen in nauw overleg met de betrokken gemeenten en de politie.

C. Wat de mobiliteit op kort en lange termijn betreft :

12. een ruimer debat te voeren over mobiliteit op metro-politane schaal, aangezien de Brusselse mobiliteit de grenzen van het Gewest overschrijdt. In het overleg met de overige Gewesten en de federale overheid, moeten de mobiliteit en de bereikbaarheid van het Gewest een centrale positie innemen. In dat kader, is de versnelde uitrol van het GEN in 2017 eveneens van cruciaal belang. De samenwerking met betrekking tot de overstapparkerplaatsen in de rand van het Gewest, in de buurt van de stations en het openbaar vervoer alsook een betere integratie van de verbindingen en tarieven van de openbaarvervoersmaatschappijen zijn een win-winsituatie voor alle actoren. Tot slot, moet eveneens het debat over de mobiliteitsfiscaliteit worden gevoerd (bedrijfswagens, mobiliteitsbudget, autofiscaliteit, het stimuleren dat men woont waar men werkt);

13. de développer en collaboration avec la commission de l'Infrastructure une vision à long terme concernant l'utilisation des tunnels urbains. De quelle manière ceux-ci s'inscrivent-ils dans la mobilité de demain ? Quelles alternatives peuvent être développées ? Que pouvons-nous apprendre des autres villes en ce qui concerne les tunnels dans un contexte urbain ? Comment les tunnels peuvent mieux contribuer à la mobilité et la qualité de vie dans la ville ? Il ne doit y avoir aucun tabou et la qualité de vie doit occuper une position centrale. Les voitures sont un des modes de déplacement en ville mais nous devons continuer à nous engager au niveau des alternatives complémentaires.

*
* *

14. 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.

*
* *

13. in samenwerking met de commissie voor de Infrastructuur, een langetermijnvisie te ontwikkelen over het gebruik van de stadstunnels : Hoe passen die in de mobiliteit van morgen ? Welke alternatieve oplossingen kunnen worden aangereikt ? Wat kunnen we leren van de andere steden in verband met tunnels in een stedelijke omgeving ? Hoe kunnen de tunnels beter bijdragen tot de mobiliteit en de levenskwaliteit in de stad ? Er mag geen enkel taboe zijn en de levenskwaliteit moet centraal staan. De wagens zijn een van de vervoersmodi in de stad, maar we moeten blijven zoeken naar aanvullende alternatieve oplossingen.

*
* *

14. De bijzondere commissie voor het onderzoek naar de staat van de Brusselse tunnels belast de commissie voor de Infrastructuur met de follow-up van deze aanbevelingen. Ze zal zich baseren op een jaarverslag dat door de Regering wordt bezorgd. Het eerste verslag wordt verwacht tegen 30 mei 2017.

*
* *

VIII.2. Annexe 2 Amendements

N° 1 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Insérer en début de texte le point suivant :

« Constat préalable

La commission spéciale a auditionné les directeurs et anciens directeurs de Bruxelles Mobilité (anciennement Administration de l'Équipement et des Déplacements – AED). Certaines allégations, parfois contradictoires, n'ont pas pu être étayées par des documents. ».

N° 1bis (de M. Marc LOEWENSTEIN)

Insérer en début de texte le point suivant :

« La commission spéciale consacrée à l'état des tunnels bruxellois,

S'étant réunie en date des 1^{er} février 2016, 3 février 2016, 17 février 2016, 24 février 2016, 2 mars 2016, 9 mars 2016, 16 mars 2016, 23 mars 2016, 11 avril 2016 et 13 avril 2016,

Ayant entendu MM. Jean-Paul Gailly, directeur général de Bruxelles Mobilité (2013 à ce jour), Vincent Thibert, ingénieur responsable de la cellule ouvrages d'art à Bruxelles Mobilité (2004 à ce jour), Jean-Claude Moureau, ancien directeur général de Bruxelles Mobilité (1996-2013), Philippe Rombouts, ancien ingénieur principal chef de service des ponts et chaussées à Bruxelles Mobilité (1989-2005) et Christian Debuysscher, ancien chef de la cellule ouvrages d'art à Bruxelles Mobilité (1999-2012),

Ayant entendu Mme Brigitte Grouwels, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge des Travaux publics et de la Mobilité (2009-2014), et M. Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge des Travaux publics et de la Mobilité (2004-2009 et 2014 à ce jour),

Ayant entendu MM. Charles Picque, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (1989-1995, 1995-1999, 2004-2009 et 2009-2013), François-Xavier de Donnée, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2000-2003), et Rudi Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2013-2014 et 2014 à ce jour),

VIII.2. Bijlage 2 Amendementen

Nr. 1 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Aan het begin van de tekst het volgende punt toe te voegen :

« Voorafgaande vaststelling

De bijzondere commissie is overgegaan tot een hoorzitting met de directeurs en voormalige directeurs van Mobiel Brussel (vroeger Bestuur Uitrusting en Vervoer – BUV). Sommige beweringen, die soms tegenstrijdig waren, konden niet met stukken gestaafd worden. ».

Nr. 1bis (van de heer Marc LOEWENSTEIN)

Aan het begin van de tekst, het volgende punt toe te voegen :

« De bijzondere commissie voor het onderzoek naar de staat van de Brusselse tunnels,

Vergaderd hebbende op 1 februari 2016, 3 februari 2016, 17 februari 2016, 24 februari 2016, 2 maart 2016, 9 maart 2016, 16 maart 2016, 23 maart 2016, 11 april 2016 en 13 april 2016,

Gehoord hebbende de heren Jean-Paul Gailly, directeur-generaal van Mobiel Brussel (2013 tot vandaag), Vincent Thibert, ingenieur verantwoordelijk voor de cel kunstwerken van Mobiel Brussel (2004 tot vandaag), Jean-Claude Moureau, voormalig directeur-generaal van Mobiel Brussel (1996-2013), Philippe Rombouts, voormalig hoofdingenieur diensthoofd bruggen en wegen van Mobiel Brussel (1989-2005) en Christian Debuysscher, voormalig hoofd van de cel kunstwerken van Mobiel Brussel (1999-2012),

Gehoord hebbende mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor openbare werken en mobiliteit (2009-2012), en de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor openbare werken en mobiliteit (2004-2009 en 2014 tot vandaag),

Gehoord hebbende de heren Charles Picque, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering (1989-1995, 1995-1999, 2004-2009 en 2009-2013), François-Xavier de Donnée, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering (2000-2003), en Rudi Vervoort, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering (2013-2014 en 2014 tot op heden),

Ayant reçu un nombre important de documents dont des décisions du Gouvernement, des notes du Gouvernement à l'administration ainsi que des notes de l'administration au Gouvernement, des tableaux budgétaires, une liste des interventions opérées au niveau des tunnels bruxellois, ...

Ayant reçu plus particulièrement les rapports d'inspection triennale (1999-2002), les rapports du diagnostic des tunnels (Egis Tunnels 2009-2010), le masterplan pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale (Egis Tunnels, 2012-2013), le rapport d'inspection de la toiture des tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale (SECO, 2015-2016) et l'avis sur les suites à donner aux constats de vétusté structurale (Egis Tunnels, 2016),

Constatant certaines contradictions entre personnes auditionnées,

Constatant que certains documents demandés n'ont pas encore été communiqués, à savoir [A COMPLETER]

Formule des constats et recommandations suivants : ».

Dans les constats, supprimer la phrase suivante :

« La commission spéciale sur l'état des tunnels bruxellois formule, sur la base des réunions de la commission spéciale et des documents qui lui ont été transmis, les constats suivants : ».

Constats

N° 2 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 1, entre les mots « que les plus gros problèmes ont également été constatés » **et les mots** « dans l'un des tunnels les plus récents, à savoir le tunnel Léopold II », **insérer les mots** « dès 2009 ».

N°3 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Compléter le point 1 par la phrase suivante :

« A cet égard, aucune rénovation dudit tunnel n'est prévue avant 2018 et le mode de financement des travaux fait encore l'objet de débats au sein du Gouvernement. ».

Ontvangen hebbende een aanzienlijk aantal documenten, onder andere beslissingen van de Regering, nota's van de Regering aan het bestuur, alsook nota's van het bestuur aan de Regering, begrotingstabellen, een lijst interventies aan de Brusselse tunnels ...

Ontvangen hebbende meer in het bijzonder de driejaarlijkse inspectieverslagen (1999-2002), alsook de diagnoseverslagen van de tunnels (Egis Tunnels 2009-2010), het masterplan voor de beveiliging en de renovatie van de wegtunnels beheerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Egis Tunnels 2012-2013), het inspectieverslag inzake de overkapping van de tunnels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SECO, 2015-2016) en het advies over de gevolgen die moeten gegeven worden aan de vaststellingen van structurele bouwvalligheid (Egis Tunnels, 2016),

Vaststellende enkele tegenstrijdigheden tussen gehoorde personen,

Vaststellende dat enkele gevraagde documenten nog niet werden meegedeeld, [AAN TE VULLEN]

Uit de volgende vaststellingen en aanbevelingen : ».

In de vaststellingen, de volgende zin te schrappen :

« De bijzondere commissie voor het onderzoek van de staat van de Brusselse tunnels doet, op basis van de vergaderingen van de bijzondere commissie en de haar bezorgde documenten, volgende vaststellingen : ».

Vaststellingen

Nr. 2 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Aan punt 1, tussen de woorden « De bijzondere commissie stelt voorts vast dat de grootste problemen » **en de woorden** « opgedoken zijn in een van de meeste recente tunnels, te weten de Leopold II-tunnel. » **de woorden** « vanaf 2009 » **in te voegen.**

Nr. 3 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Het punt 1 aan te vullen als volgt :

« In dat verband is er geen enkele renovatie van deze tunnel voor 2018 gepland en de financieringswijze is nog het voorwerp van besprekingen binnen de Regering. ».

N° 4 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 1 par la phrase suivante :

« En outre, la commission spéciale constate qu'il n'existe pas de lien automatique entre l'âge des tunnels et la gravité des problèmes constatés. ».

N° 5 (de MM. Ridouane CHAHID, Marc LOEWENSTEIN, Hervé DOYEN, Mme Els AMPE, MM. Jef VAN DAMME et Paul DELVA)

Compléter le point 2.a par la phrase suivante :

« De tels travaux structurels n'étaient cependant pas sans conséquences sur les finances régionales dans un contexte de sous-financement historique des institutions bruxelloises. ».

N° 6 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Remplacer le point 2.a par la disposition suivante :

« On a constaté un manque de certains travaux d'entretien structurel, et ce, tant depuis 1989 et la naissance de la Région de Bruxelles-Capitale que lorsque les tunnels étaient gérés auparavant par le Gouvernement fédéral. ».

N° 7 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Remplacer le point 2.a par la disposition suivante :

« Tout d'abord, il faut prendre en compte l'âge, les facteurs environnementaux, le choix des matériaux de construction et les méthodes de conception et de construction utilisées. Par ailleurs, bien que des travaux d'entretien et de rénovation aient été effectués par le passé, au cours de toute la durée de vie des tunnels, un manque de certains travaux d'entretien structurel et de contrôles approfondis a été constaté, et ce, tant depuis 1989 et la naissance de la Région de Bruxelles-Capitale que lorsque les tunnels étaient gérés auparavant par le Gouvernement fédéral. ».

Nr. 4 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 1 aan te vullen als volgt :

« De bijzondere commissie stelt bovendien vast dat er geen automatische link is tussen de ouderdom van de tunnels en de ernst van de vastgestelde problemen. ».

Nr. 5 (van de heren Ridouane CHAHID, Marc LOEWENSTEIN, Hervé DOYEN, mevrouw Els AMPE, de heren Jef VAN DAMME en Paul DELVA)

Punt 2.a aan te vullen als volgt :

« Dergelijke structurele werken hadden natuurlijk gevolgen voor de financiën van het Gewest in een context van een historische onderfinanciering van de Brusselse instellingen. ».

Nr. 6 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 2.a te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Er is een structureel gebrek aan onderhoudswerken vastgesteld, zowel sinds 1989 en de oprichting van het Brussels Gewest als tijdens het voorafgaande beheer door de federale Regering. ».

Nr. 7 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 2.a te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Ten eerste, moet rekening gehouden worden met de ouderdom, de omgevingsfactoren, de keuze van het bouw-materiaal en de gebruikte ontwerp- en bouwmethodes. Hoewel er in het verleden onderhouds- en renovatiewerken uitgevoerd zijn, is er, in de loop van de hele levensduur van de tunnels, een gebrek aan diepgaande controles en structurele onderhoudswerken vastgesteld, zowel sinds 1989 en de oprichting van het Brussels Gewest als tijdens het voorafgaande beheer door de federale Regering. ».

N° 8 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Compléter le point 2.a par la disposition suivante :

« Les rapports d'inspection rédigés entre 1999 et 2002 révélèrent déjà à l'époque que 30 % des ouvrages d'art, c'est-à-dire les tunnels et les ponts, se trouvaient dans un état allant de « mauvais » à « dangereux ». On a peu donné suite à ces rapports. ».

N° 9 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Compléter le point 2.a par la disposition suivante :

« Le Ministre Pascal Smet avait déjà connaissance du mauvais état des tunnels dès 2005, mais il n'a demandé des inspections supplémentaires que très tard, en 2008. Suite à cela, vingt-cinq tunnels bruxellois ont été inspectés en 2009 et 2010. Un rapport a été rédigé pour chaque tunnel. Y figurait également l'état du tunnel sur le plan de la corrosion du béton, des infiltrations d'eau, des chutes de blocs de béton, etc. Plusieurs de ces rapports mentionnent l'état dangereux des tunnels et le besoin urgent de mesures de sécurisation. En outre, on y expliquait qu'il fallait réaliser d'urgence des inspections supplémentaires sur l'état structurel des tunnels bruxellois. On n'a donné aucune suite convaincante à ces rapports. ».

N°10 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Compléter le point 2.a par la disposition suivante :

« C'est seulement en 2013 qu'on a établi un masterplan pour la réalisation de travaux de rénovation dans les tunnels en ce qui concerne la sécurité (incendie). Le précédent Gouvernement et l'actuel ont trop peu donné suite aux recommandations du masterplan 2013. Lors de la formation du Gouvernement, l'administration Bruxelles Mobilité a demandé, dans son mémorandum 2014, des moyens budgétaires et des mesures afin de mettre en œuvre le masterplan. Le Gouvernement actuel a en grande partie ignoré cette demande. ».

N° 11 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Remplacer le point 2.b par la disposition suivante :

« Tant les anciens que les récents rapports d'inspection posent des questions sur l'état des tunnels, l'étanchéité et

Nr. 8 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 2.a aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Uit de inspectierapporten die tussen 1999 en 2002 zijn opgesteld, bleek dat toen al 30 % van de kunstwerken, zijnde de bruggen en tunnels, zich in een « slechte » tot « gevaarlijke » staat bevond. Er werd weinig gevolg gegeven aan deze rapporten. ».

Nr. 9 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 2.a aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Minister Pascal Smet was al in 2005 op de hoogte van de slechte staat van de tunnels, maar heeft pas heel laat, in 2008, bijkomende inspecties gevraagd. Hierop werden vijftientwintig Brusselse tunnels geïnspecteerd in 2009 en 2010. Per tunnel werd een rapport opgesteld waarin ook de staat van de tunnel op vlak van betonrot, waterinsijpeling, vallende brokstukken, etc. is vermeld. Verscheidene van deze rapporten vermelden de gevaarlijke toestand van de tunnels en de urgente nood aan beveiligingsmaatregelen. Bovendien werd beschreven dat er dringend bijkomende onderzoeken moeten gebeuren naar de structurele staat van de Brusselse tunnels. Hier werd geen afdoende gevolg aan gegeven. ».

Nr. 10 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 2.a aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Pas in 2013 werd een masterplan opgesteld voor de renovatiewerken in de tunnels met betrekking tot de (brand) veiligheid. De vorige en huidige Regering hebben té weinig gevolg gegeven aan de aanbevelingen uit het masterplan 2013. De administratie Brussel Mobiliteit heeft naar aanleiding van de regeringsvorming budget en maatregelen gevraagd om het masterplan uit te voeren in haar memorandum 2014. De huidige Regering heeft dit verzoek in grote mate genegeerd. ».

Nr. 11 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 2.b te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Zowel oude als recente inspectieverslagen doen vragen rijzen over de staat van de tunnels, de waterdichtheid

les joints ainsi que les effets de l'infiltration des eaux souterraines et du sel d'épandage. ».

N° 12 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Compléter le point 2.c par la disposition suivante :

« Les tunnels ont été imprégnés trop irrégulièrement avec des produits adaptés qui empêchent le degré d'acidité de la couche superficielle de béton de trop baisser. Pourtant, ce type de protection est très connu et généralisé depuis une vingtaine d'années. On a commis une erreur dans le passé en recouvrant de bardage les tunnels, empêchant ainsi d'effectuer des mesures du degré d'acidité et d'imprégner le béton. ».

N° 13 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Au point 2.e, en néerlandais, remplacer le mot « aannemer » par le mot « producent ».

N° 14 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 2, insérer un point *ebis* rédigé comme suit :

« Quant au budget consacré à la sécurisation des tunnels routiers, l'analyse budgétaire de la période 2008-2015 démontre, qu'en moyenne, près de 20 % des budgets affectés n'ont pas été utilisés. Cette sous-utilisation fait écho au récent rapport ⁽¹⁾ de la Commission européenne qui rappelle que la Belgique investit un montant inférieur à la moyenne européenne dans les infrastructures routières et l'entretien du réseau routier. Exprimés en pourcentage du PIB, les investissements sont aujourd'hui inférieurs à ceux des années 1990. ».

N° 14bis (de M. Ridouane CHAHID)

Au point 2, insérer un point *ebis* rédigé comme suit :

*« *ebis*. comme dans d'autres politiques d'investissements publics, le budget alloué à la rénovation et à la sécurisation des tunnels n'a pas toujours pu être utilisé dans son intégralité, et ce pour de multiples raisons dépendantes de nombreux facteurs. ».*

(1) Commission européenne (2016), Rapport 2016 pour la Belgique contenant un bilan approfondi sur la prévention et la correction des déséquilibres macroéconomiques, Bruxelles, pp. 67-69.

en de voegen, alsook over de gevolgen van de infiltratie van grondwater en strooizout. ».

Nr. 12 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 2.c aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« De tunnels werden onvoldoende regelmatige geïmpregneerd met aangepaste producten die beletten dat de zuurtegraad in de deklaag van het beton te veel daalt. Dit soort bescherming is nochtans al een jaar of 20 zeer algemeen en gekend. Er werd foutief gehandeld in het verleden door de tunnels te bekleden, zodat de zuurtegraad van het beton niet meer kon worden gemeten en kon worden geïmpregneerd. ».

Nr. 13 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

In punt 2.e, het woord « aannemer » te vervangen door het woord « producent ».

Nr. 14 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 2, een punt *ebis* in te voegen luidend als volgt :

« Wat de middelen voor de beveiliging van de verkeers-tunnels betreft, toont de begrotingsanalyse van de periode 2008-2015 aan dat gemiddeld 20 % van de toegewezen middelen niet benut zijn. In dat verband wijzen wij ook op het recente rapport ⁽¹⁾ van de Europese Commissie dat heraan herinnert dat België een lager bedrag dan het Europese gemiddelde investeert in de wegeninfrastructuur en het onderhoud van het wegennet. In percentage van het BBP zijn de investeringen vandaag lager dan in de jaren negentig. ».

Nr. 14bis (van de heer Ridouane CHAHID)

In punt 2, een punt *ebis* in te voegen luidend als volgt :

*« *ebis*. zoals voor andere openbare investeringen, kon de begroting voor de renovatie van en de veiligheid in de tunnels nooit volledig worden gebruikt, om tal van redenen, die te maken hadden met tal van factoren. ».*

(1) Europese Commissie (2016), Landverslag België 2016 met een diepgaande evaluatie betreffende de preventie en correctie van macro-economische onevenwichtigheden, blz. 65.

N° 15 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 2, compléter le point f comme suit :

« , particulièrement pour la période 2003-2008, durant laquelle aucun entrepreneur n'a été chargé de l'entretien systématique des tunnels routiers. ».

N° 16 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Remplacer le point 2.f par la disposition suivante :

« mis à part les inspections décrites ci-dessus, on n'a pas effectué d'inspections systématiques et poussées. La procédure d'inspection des structures des tunnels et de suivi systématique de leur état n'a pas été suffisamment définie. ».

N° 17 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Remplacer le point 2.f par la disposition suivante :

« enfin, nous constatons qu'il n'y a pas toujours eu d'inspection systématique et poussée. Ainsi, l'administration déclare ne trouver aucune trace de l'inspection des tunnels entre 1986 et 1999, lorsque celles-ci étaient confiées à la société Via Control. En outre, on n'a effectué aucune inspection approfondie entre 2003 et 2009. La recommandation d'Egis, évoquant dans son rapport de 2010, la nécessité d'effectuer des inspections poussées n'a pas été suivie. La procédure d'inspection des structures des tunnels et de suivi systématique de leur état n'était pas suffisamment définie. ».

N° 18 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Remplacer le point 3 par la disposition suivante :

« Il revient au politique, en étroite collaboration avec l'administration, de prendre les décisions, de toujours prévoir les investissements nécessaires, de faire le suivi des instructions données et celui des dossiers. Il revient à l'administration, en tant que gestionnaire de voiries, d'informer le politique des problèmes éventuels, de donner suite aux rapports d'inspection et aux études, de préparer et d'exécuter les travaux d'entretiens et de rénovations. Il est en outre extrêmement important que l'information et

Nr. 15 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 2, punt f aan te vullen als volgt :

« , in het bijzonder tijdens de periode 2003-2008, toen geen enkele aannemer belast is geweest met het systematische onderhoud van de verkeerstunnels. ».

Nr. 16 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 2.f te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« buiten de hierboven beschreven inspecties, werden er geen systematische en grondige inspecties uitgevoerd. De procedure voor de inspectie van de tunnelstructuur en de systematische follow-up van de toestand ervan niet voldoende geregeld. ».

Nr. 17 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 2.f te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« tot slot, stellen we vast dat er niet altijd een systematische en grondige inspectie was. Zo verklaart de administratie geen enkel spoor te vinden van inspecties van de tunnels tussen 1986 en 1999 toen die inspecties toevertrouwd waren aan het bedrijf Via Control. Er is bovendien geen enkele grondige inspectie gebeurd tussen 2003 en 2009. Egis doet in zijn verslag van 2010 de aanbeveling tot grondige inspecties. Een aanbeveling die zonder gevolg is gebleven. De procedure voor de inspectie van de tunnelstructuur en de systematische follow-up van de toestand ervan was niet voldoende geregeld. ».

Nr. 18 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Punt 3 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« De beleidsvoerders moeten, in nauwe samenwerking met het bestuur, de beslissingen nemen, altijd voorzien in de noodzakelijke investeringen, de follow-up verzekeren van de gegeven instructies en van de dossiers. Het bestuur moet als wegbeheerder de bewindslui op de hoogte houden van eventuele problemen, gevolg geven aan de inspectieverslagen en de studies, de onderhouds- en renovatiewerken voorbereiden en uitvoeren. Het is bovendien zeer belangrijk dat de informatie en de graad van dringendheid

son degré d'urgence soient clairement communiqués. La non-réalisation de certaines mesures d'urgence préconisées dans le masterplan de 2012 ainsi que le report successif, depuis 2009, de la rénovation du tunnel Léopold II témoignent de l'importance dudit suivi. ».

N° 18bis (de M. Julien UYTTENDAELE)

Au point 3, entre les mots « collective et partagée » et les mots « . Il revient », insérer les mots « entre le politique et l'administration ».

Remplacer les mots « Il revient au politique » par les mots « Il revient au ministre ».

N° 19 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Remplacer le point 3 par la disposition suivante :

« que la responsabilité est collective et partagée entre l'administration et les ministres compétents. ».

N° 20 (de Mme Cielkje VAN ACHTER)

Remplacer le point 3 par la disposition suivante :

« que la responsabilité est collective et partagée. Tant les précédents Gouvernements, l'actuel Gouvernement que l'administration Bruxelles Mobilité ont commis une négligence coupable en ne prévoyant pas d'entretien structurel ni d'investissements probants dans les tunnels. Les Gouvernements successifs n'ont pas pris les décisions nécessaires en étroite collaboration avec l'administration. Ils n'ont pas non plus prévu les investissements nécessaires. Il est incompréhensible que les Gouvernements ne se soient quasiment pas alarmés du mauvais état et de la dangerosité des tunnels qui avaient été clairement décrits dans les différents rapports. ».

N° 21 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Insérer après le point 3 la disposition suivante :

« Par rapport aux ministres compétents, la commission spéciale constate : ».

ervan duidelijk meegedeeld worden. De niet-uitvoering van bepaalde dringende maatregelen die in het masterplan 2012 aanbevolen werden, alsook het sinds 2009 telkens weer uitstellen van de renovatie van de Leopold II-tunnel, tonen aan dat deze follow-up belangrijk is. ».

Nr. 18bis (van de heer Julien UYTTENDAELE)

Aan punt 3, de woorden « tussen het beleid en het bestuur » tussen de woorden « collectief en gedeeld is. » en de woorden « De beleidsvoerders moeten » in te voegen.

De woorden « De beleidsvoerders moeten » te vervangen door de woorden « De minister moet ».

Nr. 19 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 3 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« dat de verantwoordelijkheid collectief en gedeeld is tussen de administratie en de bevoegde ministers. ».

Nr. 20 (van mevrouw Cielkje VAN ACHTER)

Punt 3 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« dat de verantwoordelijkheid collectief en gedeeld is. Er is sprake van schuldig verzuim in hoofde van de vorige en huidige Brusselse regeringen en van de administratie Brussel Mobilité door niet te voorzien in structureel onderhoud van en afdoende investeringen in de tunnels. De opeenvolgende regeringen hebben niet, in nauwe samenwerking met de administratie, de nodige beslissingen genomen en hebben niet voorzien in de noodzakelijke investeringen. Het is onbegrijpelijk dat de regeringen zagezegd niet gealarmeerd waren door de slechte en risicovolle staat van de tunnels die duidelijk in de verscheidene rapporten werden beschreven. ».

Nr. 21 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Na punt 3, het volgende verzoekend gedeelte in te voegen :

« In verband met de bevoegde ministers, stelt de bijzondere commissie vast : ».

N° 22 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Insérer un point 3bis rédigé comme suit :

« 3bis. *que l'administration déclare avoir attiré à maintes reprises l'attention des ministres compétents sur l'état des tunnels sans que ceux-ci n'y aient toujours donné suite.* ».

N° 23 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 4, entre les mots « à élaborer un » et les mots « programme d'investissements pluriannuel pour la rénovation de tous les tunnels », insérer le mot « nouveau ».

N° 24 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Compléter le point 4 par la phrase suivante :

« *Ce programme sera transmis à l'ensemble des membres du Parlement.* ».

N° 25 (de MM. Ridouane CHAHID, Marc LOEWENSTEIN, Hervé DOYEN, Mme Els AMPE, MM. Jef VAN DAMME et Paul DELVA)

Remplacer le point 4 par la disposition suivante :

« *que le Gouvernement précédent a, le 29 mars 2012, chargé la Ministre compétente d'établir un masterplan pour la rénovation de l'ensemble des tunnels. Le 24 octobre 2013, un planning budgétaire pluriannuel des compétences Travaux publics et Transports, reprenant certaines des conclusions de ce masterplan, a fait l'objet d'une communication au Gouvernement.* ».

Insérer un point 4bis rédigé comme suit :

« *que le Gouvernement actuel via le Ministre de la Mobilité s'est engagé à élaborer un programme d'investissements pluriannuel actualisé pour la rénovation de tous les tunnels pour fin mars 2016. Ce programme indiquera tant les travaux à effectuer qu'une priorisation des tunnels à rénover et les estimations financières y afférentes.* ».

Nr. 22 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Een punt 3bis in te voegen luidend als volgt :

« 3bis. *dat de administratie stelt dat zij de bevoegde ministers herhaaldelijk op de toestand van de tunnels gewezen heeft maar dat deze daar niet altijd gevolg aan gegeven hebben.* ».

Nr. 23 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 4, het woord « nieuw » in te voegen tussen de woorden « tegen eind maart 2016 een » en de woorden « meerjareninvesteringsprogramma op te stellen voor de renovatie van alle tunnels. ».

Nr. 24 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Punt 4 aan te vullen door :

« *Dat programma zal aan alle parlementsleden bezorgd worden.* ».

Nr. 25 (van de heren Ridouane CHAHID, Marc LOEWENSTEIN, Hervé DOYEN, mevrouw Els AMPE, de heren Jef VAN DAMME en Paul DELVA)

Het punt 4 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« *dat de vorige Regering op 29 maart 2012 de bevoegde Minister ermee belast heeft een masterplan op te stellen voor de renovatie van alle tunnels. Op 24 oktober 2013, werd een meerjarenbegrotingsplanning voor de bevoegdheden Openbare Werken en Transport, met enkele van de conclusies van dit masterplan, aan de Regering voorgelegd.* ».

Een punt 4bis in te voegen luidend als volgt :

« *dat de huidige Regering er zich, via de Minister voor Mobiliteit, toe verbonden heeft om tegen eind maart 2016 een bijgewerkt meerjareninvesteringsprogramma op te stellen voor de renovatie van alle tunnels. Dat programma zal zowel de uit te voeren werken beschrijven als een lijst bevatten van de prioritair te renoveren tunnels, met de daarbij horende financiële ramingen.* ».

N° 26 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 5 par la disposition suivante :

« En dépit de demandes répétées de la commission spéciale, Bruxelles Mobilité n'a pas transmis d'organigramme fonctionnel ni d'organigramme hiérarchique. Il manque également la liste avec le personnel recruté pour la cellule concernée depuis 1995. Sur la base des témoignages, la commission spéciale constate bien que le personnel qualifié est en nombre insuffisant. Au vu de ce qui précède, il est toutefois impossible de dresser un tableau précis des besoins en personnel. ».

N° 27 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Compléter le point 5 par la phrase suivante :

« A cet égard, le Service Externe de Prévention et de Protection au Travail ARISTA a réalisé une analyse des risques quant au bien-être via la surveillance de la santé des travailleurs au sein de Bruxelles Mobilité, cette analyse sera transmise à l'ensemble des membres du Parlement. ».

N° 28 (de Mme Cielkje VAN ACHTER)

Remplacer le point 5 par la disposition suivante :

« que les effectifs de Bruxelles Mobilité n'étaient pas à même d'assurer un entretien approfondi des tunnels. Le suivi des dossiers des tunnels ne s'est pas bien déroulé. Des questionnements subsistent quant à la structure, l'organisation et la culture de gestion au sein de Bruxelles Mobilité. Il est certain que les Gouvernements précédents et l'actuel ne sont pas parvenus à mettre en place une administration performante. ».

Recommandations

N° 29 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Avant le point 1, insérer le point suivant :

« d'élaborer un cadre réglementaire relatif aux normes et à l'inspection des ouvrages d'art en Région de Bruxelles-Capitale. ».

Nr. 26 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 5 aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Ondanks herhaalde vragen van de bijzondere commissie heeft die geen functioneel en hiërarchisch organigram van Brussel Mobiliteit ontvangen. Ook de lijst sinds 1995 met het aangeworven personeel voor de betrokken cel ontbreekt. Op basis van de getuigenissen kan de bijzondere commissie wel vaststellen dat er een tekort is aan voldoende gespecialiseerd personeel. Gezien het voorgaande is het echter onmogelijk om een precies beeld van de tekorten op te stellen. ».

Nr. 27 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Punt 5 aan te vullen door :

« In dat verband heeft de Externe Dienst voor Preventie & Bescherming op het Werk ARISTA een risicoanalyse gemaakt van het welzijn via het toezicht op de gezondheid van de werknemers van Mobiel Brussel. Deze analyse zal aan alle parlementsleden bezorgd worden. ».

Nr. 28 (van mevrouw Cielkje VAN ACHTER)

Punt 5 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« dat Brussel Mobiliteit qua personeelsbezetting niet opgewassen was om de tunnels grondig te onderhouden. De follow-up van de tunneldossiers is niet goed verlopen. Er blijven vragen bestaan over de structuur, de organisatie en de beheerscultuur binnen Mobiel Brussel. Het staat vast dat de vorige en huidige Brusselse regeringen er niet in geslaagd zijn om te zorgen voor een performante administratie. ».

Aanbevelingen

Nr. 29 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Voor het punt 1, het volgende punt in te voegen :

« Een verordenende regelgeving op te stellen betreffende de normen voor en de controle van alle kunstwerken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. ».

N° 30 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Compléter le point 1 par la phrase suivante :

« A cet égard, une réglementation bruxelloise spécifique aux ouvrages d'art sera édictée. ».

N° 31 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 1 par la disposition suivante :

« Afin de garantir que les inspections répondent aux normes et techniques les plus modernes, il est recommandé de collaborer avec des firmes de contrôle externes et agréées au niveau international. Dans le même temps, le Gouvernement doit veiller à ce qu'il y ait au sein de l'administration une expertise suffisante afin d'accompagner et de contrôler ces sociétés de contrôle lors de l'exécution de leurs tâches. ».

N° 32 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Au point 2, entre les mots « coûts de construction » et les mots « doit être prévu », insérer les mots « des nouveaux ouvrages d'art ».

N° 33 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 2 par la phrase suivante :

« Il y a lieu de réaliser une estimation de la valeur des ouvrages d'art existants et une estimation du coût minimal de l'entretien annuel pour chacun des ouvrages d'art. ».

N° 34 (de Mme Cielkje VAN ACHTER)

Supprimer le point 3.

Nr. 30 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Punt 1 aan te vullen door :

« Daartoe zal een specifieke Brusselse regelgeving voor de kunstwerken worden uitgevaardigd. ».

Nr. 31 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 1 aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Om te garanderen dat de inspecties aan de modernste normen en technieken beantwoorden, strekt het aanbeveling van samen te werken met externe en internationaal erkende controlefirma's. De Regering moet er tegelijkertijd over waken dat er in het bestuur voldoende expertise aanwezig is om deze controlefirma's te begeleiden en te controleren bij de uitvoering van hun taken. ».

Nr. 32 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

In punt 2, de woorden « van de nieuwe kunstwerken » in te voegen tussen de woorden « moet in de bouwkosten » en de woorden « een minimumpercentage worden verrekend ».

Nr. 33 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 2 aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Van de bestaande kunstwerken, moet een schatting gemaakt worden van de waarde en moet er per kunstwerk een raming gemaakt worden van minimumkosten voor het jaarlijkse onderhoud. ».

Nr. 34 (van mevrouw Cielkje VAN ACHTER)

Punt 3 te schrappen.

N° 35 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Au point 3, supprimer la phrase suivante :

« Le politique doit immédiatement être informé des constatations faites par l'administration, et a ensuite la responsabilité de prévoir la mobilisation des moyens requis et de donner l'instruction de procéder à la réalisation des travaux nécessaires. Enfin, une méthodologie de fixation de priorités doit être élaborée. ».

N° 36 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Remplacer le point 4 par la disposition suivante :

« de prendre les mesures nécessaires afin de pouvoir réutiliser à court terme tous les tunnels. Les travaux nécessaires afin de garantir à tout moment la sécurité des usagers doivent en outre être réalisés en priorité. ».

N° 36bis (de M. Marc LOEWENSTEIN)

Au point 4, entre les mots « à venir » et les mots « , de donner », insérer les mots « et nonobstant la priorité absolue à donner à la sécurité des usagers ».

Supprimer le mot « absolue ».

N° 37 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 4 par la disposition suivante :

« Dans le même temps, il y a lieu de procéder à une évaluation complète de l'ensemble des coûts liés à la rénovation globale de tous les tunnels et autres ouvrages d'art et cette information doit être mise à la disposition du Parlement et du grand public. Vu le coût élevé (qui liera également des Gouvernements à venir), chaque rénovation globale d'un tunnel ou d'un ouvrage d'art doit faire l'objet d'un débat parlementaire. ».

Nr. 35 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

In punt 3, de volgende zin te schrappen :

« De bewindslui moeten onmiddellijk op de hoogte worden gebracht van de vaststellingen door het bestuur, moeten vervolgens op zoek gaan naar de nodige middelen en richtlijnen geven om de nodige werken uit te voeren. Er moet tot slot een methodologie voor het oplijsten van de prioriteiten worden vastgesteld. ».

Nr. 36 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 4 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« de nodige maatregelen nemen om op korte termijn opnieuw alle tunnels te kunnen gebruiken. de noodzakelijke werken om de veiligheid van de gebruikers daarbij op elk moment te garanderen moeten prioritair gebeuren. ».

Nr. 36bis (van de heer Marc LOEWENSTEIN)

In punt 4, de woorden « en niettegenstaande de absolute voorrang die moet worden gegeven aan de veiligheid van de gebruikers » in te voegen tussen de woorden « op til zijnde meerjareninvesteringsplan » en de woorden « absolute voorrang te geven ».

Het woord « absolute » te schrappen tussen « meerjareninvesteringsplan » en « voorrang ».

Nr. 37 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 4 aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Tegelijk moet een volledige evaluatie gemaakt worden van alle kosten gelinkt aan een totaalrenovatie van alle tunnels en andere kunstwerken en moet deze informatie ter beschikking staan van het Parlement en het brede publiek. Gezien de hoge kosten (die ook komende Regeringen binden) moet elke totaalrenovatie van een tunnel of kunstwerk het onderwerp zijn van een parlementair debat. ».

N° 38 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Insérer un point 4bis rédigé comme suit :

« de profiter de la future rénovation du tunnel Léopold II afin d'étudier la faisabilité financière et technique de son prolongement sous l'avenue Charles-Quint jusqu'à l'auto-route E40 comme le prévoyait le Plan Iris II. Ce prolongement permettrait d'améliorer significativement la qualité de vie des habitants du nord-ouest de la Région bruxelloise. ».

N° 39 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Remplacer le point 5 par la disposition suivante :

« d'établir, pour les tunnels pour lesquels une décision de rénovation globale a été prise, un calendrier clair de suivi tunnel par tunnel afin que les travaux annoncés soient effectivement réalisés et fassent l'objet d'un monitoring étroit. Il est essentiel qu'outre la situation de circulation, la structure et la stabilité des ouvrages d'art figurent également dans les plans de rénovations. Par ailleurs, la sécurité incendie doit faire l'objet d'une attention particulière et chaque tunnel devra disposer d'un plan d'intervention d'urgence bien défini. ».

N° 40 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Compléter le point 6 par les mots suivants :

« , en spécifiant pour chacune des pistes : les coûts de transaction, la gestion des interfaces, la conception et les risques non maîtrisés. ».

N° 41 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Remplacer le point 6 par la disposition suivante :

« d'adoindre au programme d'investissements pluriannuel un volet financier permettant au Gouvernement d'analyser des sources alternatives de financement au moyen de différentes pistes. Toutefois, la possibilité de se dessaisir de l'exploitation des ouvrages d'art est exclue. ».

Nr. 38 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Een punt 4bis in te voegen luidend als volgt :

« Gebruik te maken van de toekomstige renovatie van de Leopold II-tunnel om de financiële en technische haalbaarheid te onderzoeken van de verlenging van de tunnel onder de Keizer Karellaan tot aan de E40 zoals bedoeld in het Irisplan II. Deze verlenging zou de levenskwaliteit van de bewoners in het noordwesten van het Brussels Gewest aanzienlijk verbeteren. ».

Nr. 39 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 5 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« voor de tunnels waarvoor beslist is ze volledig te renoveren, een duidelijk tijdsplan vast te stellen voor de follow-up van elke tunnel opdat de aangekondigde werken effectief uitgevoerd en van dichtbij gevolgd worden. Naast de verkeersproblematiek, moeten ook de structuur en de stabiliteit van de kunstwerken in de renovatieplannen staan. Ook aan de brandveiligheid moet bijzondere aandacht worden besteed en voor elke tunnel moet een duidelijk rampenplan worden opgesteld. ».

Nr. 40 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Punt 6 aan te vullen als volgt :

« , en voor elke piste het volgende te bepalen : transactiekosten, beheer van de interfaces, concept en niet beheerste risico's ».

Nr. 41 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 6 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« bij het meerjareninvesteringsprogramma, een financieel hoofdstuk te voegen waardoor de Regering op zoek kan gaan naar alternatieve financieringsbronnen via verschillende pistes. De mogelijkheid om de exploitatie van de kunstwerken uit handen te geven, wordt echter uitgesloten. ».

N° 42 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Remplacer le point 6 par la disposition suivante :

« d'adjoindre au programme d'investissements pluriannuel un volet financier permettant de régler le financement de la rénovation des tunnels et de leur entretien, sans prévoir de péage pour le ou les tunnels. ».

N° 43 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 7 par la phrase suivante :

« Le Gouvernement doit également tout faire afin de réaliser rapidement le maximum de ses engagements qui sont nécessaires à la mise en œuvre rapide du Brabantnet et du RER. ».

N° 44 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Remplacer le point 7 par la disposition suivante :

« de travailler à une réforme de l'Etat interne afin de rendre la politique de mobilité plus efficace et d'éviter les oppositions entre les communes et la Région qui sont source de nombreux retards dans les différents dossiers de mobilité. ».

N° 45 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 8, entre les mots « de la compétence de la Région » et les mots « . Là où la Région », insérer les mots « avant le mois de septembre 2016 ».

N° 46 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Au point 9, avant les mots « de donner une priorité », insérer les mots « une fois la sécurité garantie, ».

Nr. 42 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 6 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« bij het meerjareninvesteringsprogramma, een financieel hoofdstuk te voegen zodat de financiering van de renovatie van de tunnels en het onderhoud geregeld wordt, zonder te voorzien in tolheffing op de tunnel(s). ».

Nr. 43 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Het punt 7 aan te vullen als volgt :

« De Regering moet er ook alles aan doen om haar engagementen nodig om het Brabantnet en het GEN snel te kunnen verwezenlijken, snel en maximaal uit te voeren. ».

Nr. 44 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 7 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« werk te maken van een interne staatshervorming zodat het mobiliteitsbeleid een efficiënter beleid kan worden en de tegenwerkingen tussen gemeenten en Gewest die zorgen voor vele vertragingen in de verscheidene mobiliteitsdossiers vermeden worden. ».

Nr. 45 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 8, de woorden « , voor de maand september 2016 » in te voegen na het woord « tevens ».

Nr. 46 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

In punt 9, de woorden « zodra de veiligheid gegarandeerd is, » voor de woorden « bij de renovaties prioriteit te geven aan mobiliteit : » in te voegen.

N° 47 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Au point 9, avant le point a, insérer un point rédigé comme suit :

« Bruxelles Mobilité élabore d'abord au moyen de ses outils de simulation des plans de mobilité alternatifs. Ces plans sont établis conjointement avec la Région, les communes et la STIB avec une attention particulière pour les piétons et les cyclistes. Après une phase de test, Bruxelles Mobilité évalue les différents plans afin d'opter pour le meilleur scénario; ».

N° 48 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 9.a par la phrase suivante :

« il faut en outre réduire au minimum absolu les nuisances pour les riverains des tunnels susvisés; ».

N° 48bis (de M. Marc LOEWENSTEIN)

Au point 9.a, entre les mots « la mobilité » et les mots « de tous les Bruxellois », insérer les mots « et la qualité de vie ».

N° 49 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Remplacer le point 9.a par la disposition suivante :

« tant à court terme, qu'à long terme, garantissant l'accessibilité des lieux les plus visités, des centres d'entreprises et centres commerciaux ainsi qu'œuvrant à une mobilité la plus fluide possible; ».

N° 50 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 9.b par la phrase suivante :

« les transports en commun bénéficient à cet égard d'un traitement prioritaire; ».

Nr. 47 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

In punt 9, voor punt a, een punt in te voegen luidend als volgt :

« Brussel Mobiliteit maakt eerst via zijn simulatietools, alternatieve circulatieplannen. Deze plannen worden samen met het Gewest, de gemeenten en de MIVB opgesteld met speciale aandacht voor de voetgangers en de fietsers. Na een testfase evalueert Brussel Mobiliteit de verschillende plannen om het beste scenario te kiezen; ».

Nr. 48 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 9.a aan te vullen als volgt :

« De overlast voor de bewoners van de wijken rond de eerder bedoelde tunnels moet daarbij tot het absolute minimum worden herleid; ».

Nr. 48bis (van de heer Marc LOEWENSTEIN)

In punt 9.a, de woorden « en de levenskwaliteit » tussen de woorden « de mobiliteit » en de woorden « van alle Brusselaars » in te voegen.

Nr. 49 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 9.a te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« zowel op korte als op lange termijn, de bereikbaarheid van de meest bezochte plaatsen, van de bedrijvencentra en van handelskernen voor de Brusselaars te garanderen, als ook te werken aan een zo vlot mogelijke mobiliteit; ».

Nr. 50 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 9.b aan te vullen als volgt :

« Het openbaar vervoer wordt daarbij prioritair behandeld; ».

N° 51 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Compléter le point 9.c par les mots suivants :

« et en intégrant les coûts des externalités négatives du chantier : pour exemples, le coût de la mobilisation des agents d'une zone de police pour la gestion des carrefours en surface ou encore la confection d'un nouveau plan communal de mobilité; ».

N° 52 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Remplacer le point 9.d par la disposition suivante :

« une signalisation directionnelle spécifique pour mettre en lumière l'accessibilité des centres commerciaux est indispensable ainsi que la mise en place d'un système de téléjalonnement dynamique. ».

N° 53 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 10, avant les mots « de réformer Bruxelles Mobilité », **insérer les mots** « sur la base d'un audit stratégique demandée par le Parlement à la Cour des comptes : ».

N° 54 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 10, entre les mots « l'exécution des projets » **et les mots** « et les opérations de maintenance », **insérer les mots** « , le financement des projets ».

N° 55 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Au point 10, remplacer les mots « de réformer Bruxelles Mobilité et de l'accompagner afin de maintenir et de développer son expertise publique, en termes d'organisation et de gestion. Etant donné l'ampleur des travaux à réaliser et la gestion du risque à assurer, il est nécessaire de créer une structure claire et des responsabilités bien définies. Une direction en charge des tunnels qui regroupe les services d'études, l'exécution des projets et les opérations de maintenance de manière globale devrait être créée.

Nr. 51 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Het punt 9.c aan te vullen als volgt :

« , en waarbij rekening gehouden wordt met de kosten voor de negatieve externaliteiten van de werkzaamheden : bijvoorbeeld, de kostprijs voor het inzetten van agenten van een politiezone voor de regeling van het verkeer op de bovengrondse kruispunten of het opstellen van een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan ».

Nr. 52 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Het punt 9.d te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« een specifieke bewegwijzering om de aandacht te vestigen op de bereikbaarheid van de handelskernen en de invoering van een dynamische telegeleiding van het verkeer zijn noodzakelijk. ».

Nr. 53 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 10, de woorden « Op basis van een door het Parlement aan het Rekenhof gevraagde strategische audit : » **in te voegen voor de woorden** « Mobiel Brussel te hervormen ».

Nr. 54 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 10, de woorden « de financiering van de projecten » **in te voegen tussen de woorden** « de uitvoering van de projecten, » **en de woorden** « en de onderhoudswerken samenbrengt. ».

Nr. 55 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

In punt 10, de woorden « Mobiel Brussel te hervormen en te begeleiden om de openbare deskundigheid ervan inzake organisatie en beheer te behouden en uit te bouwen. Gelet op de omvang van de uit te voeren werken en het vereiste risicobeheer, is het noodzakelijk om een duidelijke structuur op te zetten en de verantwoordelijkheden goed af te bakenen. Er zou een directie moeten worden opgericht die belast wordt met de tunnels en die de studiediensten, de uitvoering van de projecten en de onderhoudswerken sa-

L'objectif est simple : garantir une expertise en interne de l'administration, tant pour les missions d'inspection que de maintenance » **par les mots** « *de réaliser un audit externe sur le fonctionnement et les prestations en général de Bruxelles Mobilité. Sur la base des conclusions de cet audit, de créer une nouvelle structure et l'organigramme y afférent* ».

N° 55bis (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Au point 10, en néerlandais, entre le mot « De » et le mot « commissie », insérer le mot « bijzondere ».

N° 55ter (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 10 par la disposition suivante :

« *Le Gouvernement garantit à Bruxelles Mobilité le personnel nécessaire, des moyens de fonctionnement suffisants ainsi qu'une liberté et une indépendance suffisantes afin de pouvoir remplir les missions qui lui sont confiées.* ».

N° 56 (de Mme Cielkje VAN ACHTER)

Remplacer le point 10 par la disposition suivante :

« *de réaliser un audit externe de Bruxelles Mobilité afin de mettre au jour les problèmes et de formuler des propositions de réforme pour faire de Bruxelles Mobilité une administration plus moderne, professionnelle et performante qui puisse faire face de manière durable à tous les défis en matière de mobilité et de travaux publics.* ».

N° 57 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 11, entre les mots « du suivi des projets » et les mots « . En l'occurrence, », insérer les mots « sauf si le recours au partenaire privé est préalablement évalué comme plus efficient pour une ou l'ensemble desdites missions ».

menbrengt. De doelstelling is eenvoudig : een interne deskundigheid van het bestuur garanderen, zowel voor de inspectie- als onderhoudsopdrachten » **te vervangen door de woorden** « *een externe audit uit te voeren in verband met het algemeen functioneren en presteren van Brussel Mobiliteit; op basis van de conclusies van deze audit een nieuwe structuur met bijhorend organigram uit te bouwen* ».

Nr. 55bis (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

In punt 10, het woord « bijzondere » in te voegen tussen het woord « De » en het woord « commissie ».

Nr. 55ter (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 10 aan te vullen met het volgende verzoekend gedeelte :

« *De Regering garandeert het nodige personeel, genoeg werkmiddelen en voldoende vrijheid en zelfstandigheid aan Brussel Mobiliteit om de toevertrouwde opdrachten te kunnen waarmaken.* ».

Nr. 56 (van mevrouw Cielkje VAN ACHTER)

Het punt 10 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« *een externe audit uit te voeren bij Mobiel Brussel om de pijnpunten bloot te leggen en voorstellen tot hervorming te formuleren om van Mobiel Brussel een moderner, professioneler en performanter bestuur te maken dat alle uitdagingen op het vlak van mobiliteit en openbare werken op duurzame wijze kan aangaan.* ».

Nr. 57 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 11, de woorden « behalve indien de hulp van een private speler op voorhand als efficiënter beoordeeld wordt voor een of voor alle bovenvermelde opdrachten » in te voegen tussen de woorden « het onderhoud en de follow-up van de projecten, » en de woorden « . In dat geval, ».

N° 58 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Remplacer le point 11 par la disposition suivante :

« de perpétuer le rôle de Bruxelles Mobilité en tant que gestionnaire de voirie et, à cet égard, de revoir la mission, les objectifs et les priorités de Bruxelles Mobilité. ».

N° 59 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 12, entre les mots « pour tous les acteurs. » et les mots « Enfin, il faut », insérer les mots « En outre, l'augmentation, à court terme, des parkings de transit sur le territoire régional est également essentielle. ».

N° 60 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 12, entre les mots « fiscalité automobile » et les mots « promouvoir le fait d'habiter là où on travaille », insérer les mots « dont le péage de zone et ».

N° 61 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Remplacer le point 12 par la disposition suivante :

« de mener un débat plus large sur la mobilité à l'échelle métropolitaine puisque le nœud de mobilité bruxellois dépasse les limites de la Région. Dans la concertation avec les autres Régions et le Fédéral, la mobilité et l'accessibilité de la Région doivent occuper une position centrale. Dans ce cadre, la réalisation maximale du réseau RER en 2017 revêt également une importance cruciale. La collaboration autour des parkings de dissuasion en périphérie de la Région, à proximité des gares et relié à des transports publics, ainsi qu'une meilleure intégration des connexions et tarifs des sociétés de transports publics constituent une situation win-win pour tous les acteurs. Il y a aussi lieu d'harmoniser les plans communaux de mobilité avec la politique régionale de mobilité (telle que prévue dans l'ordonnance instaurant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité adopté) et cela doit maintenant se faire rapidement. Nous demandons également au Gouvernement d'examiner sans délai comment on peut déployer une offre de transports en commun très performante vers les quartiers de la Région actuellement moins bien

Nr. 58 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 11 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« de rol van Mobiel Brussel als wegbeheerder te bestendigen. In dit opzicht, de missie, doelstellingen en prioriteiten van Mobiel Brussel te herzien. ».

Nr. 59 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 12, de woorden « Bovendien is de uitbreiding van de overstapparkerplaatsen op het gewestelijk grondgebied op korte termijn ook van essentieel belang. » in te voegen tussen de woorden « voor alle actoren » en de woorden « Tot slot, ».

Nr. 60 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 12, de woorden « autofiscaliteit waaronder de tolzone, en » in te voegen tussen de woorden « (bedrijfs-wagens, mobiliteitsbudget, » en de woorden « het stimuleren ».

Nr. 61 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 12 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« een ruimer debat te voeren over mobiliteit op metropolitane schaal, aangezien de Brusselse mobiliteit de grenzen van het Gewest overschrijdt. In het overleg met de overige Gewesten en de federale overheid, moeten de mobiliteit en de bereikbaarheid van het Gewest een centrale positie innemen. In dat kader, is de maximale uitrol van het GEN in 2017 eveneens van cruciaal belang. De samenwerking met betrekking tot overstapparkings in de rand van het Gewest, in de buurt van de stations en het openbaar vervoer alsook een betere integratie van de verbindingen en tarieven van de openbaarvervoersmaatschappijen zijn een win-winsituatie voor alle actoren. De afstemming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen op het gewestelijke mobiliteitsbeleid (zoals voorzien in de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit) is ook noodzakelijk en moet nu snel gebeuren. We vragen ook aan de Regering om onmiddellijk te onderzoeken hoe een hoogperformante openbaar vervoeraanbod naar nu minder bediende delen van het Gewest kan uitgerold worden. De ontwikkeling van het FietsGEN moet ook

desservis. Il faut également développer rapidement le RER vélo. Enfin, il faut également mener le débat sur la fiscalité en matière de mobilité (voitures de société, budget de mobilité, fiscalité automobile, promouvoir le fait d'habiter là où on travaille). Il faut également instaurer à court terme un système intelligent qui fasse payer les gens en fonction de l'utilisation plutôt que de la possession d'un véhicule. ».

N° 62 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Remplacer le point 12 par la disposition suivante :

« de continuer à intensifier la concertation existant avec les autres Régions et le fédéral afin de résoudre plus avant le problème de la mobilité à l'intérieur et autour de Bruxelles. À cet égard, les dossiers suivants sont importants : les parkings de dissuasion, le RER, l'intégration des connexions et tarifs des sociétés de transports publics, le réaménagement du ring de Bruxelles, les autoroutes pour vélos, la fiscalité en matière de mobilité – notamment la taxe kilométrique intelligente et le budget de mobilité. ».

N° 63 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 13, entre les mots « l'utilisation des tunnels urbains » et les mots « . De quelle manière », insérer les mots « et ce, sur la base des recommandations d'un bureau d'études qui répondraient aux interrogations suivantes : ».

N° 63bis (de M. Marc LOEWENSTEIN)
Sous-amendement à l'amendement n° 63.

A l'amendement n° 63, remplacer les mots « des recommandations d'un bureau d'études » par les mots « d'un maximum d'expertise interne et externe ».

N° 64 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Remplacer le point 13 par la disposition suivante :

« de développer en collaboration avec la commission de l'Infrastructure une vision à long terme concernant l'utilisation et l'avenir des tunnels urbains De quelle ma-

zo snel mogelijk gebeuren. Tot slot, moet eveneens het debat over de mobiliteitsfiscaliteit worden gevoerd (bedrijfswagens, mobiliteitsbudget, het stimuleren dat men woont waar men werkt). Een intelligent systeem dat doet betalen voor het gebruik in plaats van voor het bezit van een wagen moet op korte termijn ingevoerd worden. ».

Nr. 62 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Punt 12 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« Het bestaande overleg met de andere gewesten en de federale overheid verder intensifiëren om de mobiliteitsknoop in en rond Brussel verder te ontwarren. Belangrijke dossiers hierbij zijn de overstapparkings, het gewestelijk expresnet, de integratie van verbindingen en tarieven van de openbare vervoersmaatschappijen, de herinrichting van de ring rond Brussel, de fietssnelwegen, de mobiliteitsfiscaliteit waaronder de slimme kilometerheffing en het mobiliteitsbudget. ».

Nr. 63 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 13, de woorden « op basis van de aanbevelingen van een studie bureau die een antwoord zouden geven op de volgende vragen : » tussen de woorden « het gebruik van de stadstunnels, » en de woorden « Hoe passen die » in te voegen.

Nr. 63bis (van de heer Marc LOEWENSTEIN)
Subamendement op amendement nr. 63

In punt 13, de woorden « op basis van de aanbevelingen van een studie bureau die een antwoord zouden geven op de volgende vragen : » te vervangen door de woorden « en dat op grond van zoveel mogelijk interne en externe expertise die een antwoord zouden geven op de volgende vragen ».

Nr. 64 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 13 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« in samenwerking met de commissie voor de Infrastructuur, een langetermijnvisie te ontwikkelen over het gebruik en de toekomst van de stadstunnels : Hoe passen die in

nière ceux-ci s'inscrivent-ils dans la mobilité de demain ? Quelles alternatives peuvent être développées ? Que pouvons-nous apprendre des autres villes en ce qui concerne les tunnels dans un contexte urbain ? Comment les tunnels peuvent mieux contribuer à la mobilité et la qualité de vie dans la ville ? Devons-nous conserver les tunnels afin de garantir la mobilité à Bruxelles ? Il ne doit y avoir aucun tabou et la qualité de vie et la santé des Bruxellois doivent occuper une position centrale. Les voitures sont seulement un des modes de déplacement en ville. Nous devons continuer à chercher des solutions alternatives plus urbaines et moins dommageables. ».

N° 64bis (de M. Stefan CORNELIS)

Sous-amendement à l'amendement n° 64.

A l'amendement n° 64, entre le mot « conserver » et les mots « les tunnels », insérer le mot « , construire ».

N° 64ter (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Au point 13, entre les mots « dans la ville ? » et les mots « Il ne doit », insérer la phrase suivante : « La prolongation du tunnel Léopold II sous l'avenue Charles Quint est-elle une solution pour améliorer significativement la qualité de vie des habitants du nord-est de la Région bruxelloise ? »

N° 65 (de Mme Cielkje VAN ACHTER)

Remplacer le point 13 par la disposition suivante :

« de déterminer en concertation avec la commission de l'Infrastructure quels engagements ont été pris en matière de transports publics, d'infrastructures cyclables, de parkings de dissuasion et d'autres moyens de transport durables en complément à ou en remplacement de l'automobile afin de proposer ainsi des alternatives à l'utilisation de la voiture dans les tunnels, et de fixer un calendrier et un plan d'investissement concrets pour ces engagements. ».

de mobiliteit van morgen ? Welke alternatieve oplossingen kunnen worden aangereikt ? Wat kunnen we leren van de andere steden in verband met tunnels in een stedelijke omgeving ? Hoe kunnen de tunnels beter bijdragen tot de mobiliteit en de levenskwaliteit in de stad ? Moeten we de tunnels behouden om de mobiliteit in Brussel te garanderen ? Er mag geen enkel taboe zijn en de levenskwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars moeten centraal staan. De wagens zijn maar een van de vervoersmodi in de stad. We moeten blijven zoeken naar meer stedelijke, minder belastende alternatieve oplossingen. ».

Nr. 64bis (van de heer Stefan CORNELIS)

Subamendement op amendement nr. 64

In amendement nr. 64, het woord « en bouwen » in te voegen tussen het woord « behouden » en de woorden « om de mobiliteit ».

Nr. 64ter (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

In punt 13, de woorden « Is de verlenging van de Leopold II-tunnel onder de Keizer Karellaan een oplossing om de levenskwaliteit van de inwoners van het noordwesten van het Brussels Gewest aanzienlijk te verbeteren ? » in te voegen tussen de woorden « in de stad ? » en de woorden « Er mag geen enkel taboe zijn ».

Nr. 65 (van mevrouw Cielkje VAN ACHTER)

Punt 13 te vervangen door het volgende verzoekend gedeelte :

« met de commissie voor de Infrastructuur overleggen welke verbintenissen werden genomen op het vlak van openbaar vervoer, fietsinfrastructuur, overstapparkings en andere duurzame aanvullende of alternatieve middelen voor de wagen om zo in de alternatieven voor het autobruik via de tunnels te voorzien en voor deze verbintenissen een concreet tijdschema en investeringsplan vastleggen. ».

N° 66 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 13 par la disposition suivante :

« *Entretemps, la commission spéciale demande une plus grande transparence dans les budgets consacrés à la mobilité et aux travaux publics. Ainsi, le Parlement doit pouvoir voir chaque année quels sont les moyens de la sixième réforme de l'Etat qui sont consacrés à la mobilité (suite à la résolution votée par le Parlement). Quelle est la part de ces moyens qui est destinée aux ouvrages d'art (ainsi que la communication annuelle du détail de l'affectation) ? Et nous demandons de publier les détails du plan pluriannuel des investissements dans les transports en commun à Bruxelles.* ».

N° 67 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Compléter le point 13 par la disposition suivante :

« *En outre, tous les rapports et études devraient être transmis rapidement et systématiquement au Parlement : Que cela soit pour favoriser, évaluer ou orienter leur prise de décision, les différents acteurs publics régionaux font régulièrement appel à des prestataires de services externes pour obtenir des études de toute nature. Il est indéniable que les choix politiques et de gestion des pouvoirs publics sont directement facilités par la mise à disposition d'informations qualitatives et de conseils stratégiques, notamment lorsque le contexte est difficile et qu'il dépend de multiples paramètres. A l'échelle d'une législature, on consacre au total pas mal d'argent public à une telle expertise. En conséquence, il nous semble nécessaire d'en améliorer la publicité générale, tant sur le contenu, les objectifs que les coûts. Il s'agit d'un objectif de bonne gouvernance, visant à instaurer la transparence et, partant, d'améliorer la connaissance par le citoyen et ses représentants des outils qui sont mobilisés au profit de la collectivité.* ».

N° 68 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Ajouter un point 14 rédigé comme suit :

« *de demander un audit de l'administration Bruxelles Mobilité par la Cour des comptes afin de déterminer ce qui a dysfonctionné, si la prise de décision et les adjudications publiques se sont déroulées correctement, si l'administration a atteint ses objectifs au regard des tunnels, si on a*

Nr. 66 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 13 aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« *Intussen vraagt de bijzondere commissie meer transparantie over de budgetten voor mobiliteit en openbare werken. Zo moet het Parlement jaarlijks kunnen zien hoeveel geld van de zesde staatshervorming naar mobiliteit gaat (ingevolge de resolutie die door het Parlement werd aangenomen). Hoeveel van dat geld gaat naar kunstwerken (waarbij jaarlijks een detail van de besteding wordt meegegeven) ? En vragen we het openbaar maken van de details van de meerjarenplan investeringsplannen van het openbaar vervoer in Brussel.* ».

Nr. 67 (van mevrouw Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Punt 13 aan te vullen door het volgende verzoekend gedeelte :

« *Bovendien zouden alle studies en rapporten steeds en snel aan het Parlement bezorgd moeten worden : Of het er nu om gaat de besluitvorming te bevorderen, te evalueren of te sturen, de verschillende gewestelijke overheidsactoren doen regelmatig een beroep op externe dienstverleners voor allerlei studies. Het valt niet te ontkennen dat de beleids- en beheerskeuzes van de overheden onmiddellijk vergemakkelijkt worden door de terbeschikkingstelling van kwaliteitsvolle informatie en strategische raadgevingen, onder meer wanneer de context moeilijk is en afhangt van een groot aantal parameters. Gezien over een hele zittingsperiode, wordt in totaal vrij veel overheidsgeld besteed aan dergelijke expertise. Bijgevolg lijkt het ons noodzakelijk om de algemene bekendmaking ervan, zowel de inhoud en de doelstellingen als de kosten, te verbeteren. Dat is een doelstelling van goed bestuur, die ertoe strekt transparantie tot stand te brengen en daardoor de kennis te verbeteren die de burger en zijn vertegenwoordigers hebben van de instrumenten die ten gunste van de samenleving worden ingezet.* ».

Nr. 68 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Een punt 14 bij te voegen luidend als volgt :

« *een doorlichting van de administratie Mوبiel Brussel te vragen aan het Rekenhof om te achterhalen wat verkeerd is gelopen, of de besluitvorming en openbare aanbestedingen correct zijn verlopen, of de administratie zijn doelstellingen inzake de tunnels heeft gehaald, of voldoende gevolg*

suffisamment observé les normes structurelles, techniques et de sécurité dans les tunnels. ».

Recommandations (au Parlement)

N° 69 (de MM. Vincent De Wolf, Boris DILLIES et Alain COURTOIS)

Ajouter un point 2 rédigé comme suit :

« de charger le Gouvernement de transmettre annuellement aux membres de l'assemblée un rapport des études commanditées. Ledit rapport comportera à tout le moins : l'objet spécifique de l'étude, l'auteur et son processus de désignation, les budgets consacrés et les suites réservées au contenu. ».

N° 70 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Ajouter un point 2 rédigé comme suit :

« de créer une commission d'enquête qui puisse enquêter plus en profondeur sur les erreurs commises dans le passé sur le plan de l'entretien structurel des tunnels bruxellois. ».

is gegeven aan de structurele en veiligheidstechnische normen aangaande de tunnels. ».

Aanbevelingen (aan het Parlement)

Nr. 69 (van de heren Vincent DE WOLF, Boris DILLIES en Alain COURTOIS)

Een punt 2 bij te voegen luidend als volgt :

« de Regering ermee te belasten jaarlijks aan de parlementsleden een verslag over de bestelde studies voor te leggen. Dat verslag moet ten minste de volgende elementen bevatten : het specifieke voorwerp van de studie, de auteur en de wijze van zijn aanstelling, de toegewezen middelen en de gevolgen die aan de inhoud ervan gegeven zijn. ».

Nr. 70 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Een punt 2 bij te voegen luidend als volgt :

« een onderzoekscommissie op de richten om grondiger te kunnen onderzoeken wat er in het verleden misgelopen is inzake het structureel onderhoud van de Brusselse tunnels. ».

VIII.3. Annexe 3 Documents

Les documents disponibles peuvent être consultés à l'adresse :

<http://www.parlbruparl.irisnet.be/2016/04/commission-speciale-consacree-a-letat-des-tunnels-bruxellois-2/>.

VIII.3. Bijlage 3 Documenten

De beschikbare stukken kunnen worden geraadpleegd op het adres :

<http://www.parlbruparl.irisnet.be/2016/04/bijzondere-commissie-voor-het-onderzoek-naar-de-staat-van-de-brusselse-tunnels-2/?lang=nl>.

VIII.4. Annexe 4
Réponses d'Egis aux questions
formulées par la Commission spéciale
consacrée à l'état
des tunnels bruxellois
et transmises par Bruxelles Mobilité
le 8 mars 2016

1. **Egis peut-il transférer une ligne du temps reprenant les dates et natures de ses inspections tunnel par tunnel ?**

Réponse d'Egis :

Egis Tunnels a inspecté 25 tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale entre juillet 2009 et décembre 2010 dans le cadre du marché 2008.0072 « Mission relative aux études de diagnostic des tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale ». Les objectifs, la méthodologie, la liste des tunnels concernés sont indiqués dans le cahier spécial des charges applicable au marché (document établi par Bruxelles Mobilité). L'objet de ce marché (cfr ledit CSC) était « mettre en évidence des écarts entre le dispositif de sécurité des ouvrages et le référentiel technique choisi par la Région « Directive n° 2004/54 ».

En outre, dans le cadre du marché 2007.0029 « Mission d'études relative au renouvellement et à l'adaptation des installations électromécaniques, à l'installation d'un voile central et aux aménagements de génie civil du tunnel Porte de Hal », Egis Tunnels a procédé à une inspection analogue du tunnel Porte de Hal fin 2008.

2. **La plupart des rapports font état d'inspections des tunnels portant avant tout sur la sécurité accidentogène des tunnels (et notamment incendie). Rarement sont abordés les questions de stabilité. Pourquoi ?**

Réponse d'Egis :

Les inspections de 2009-2010 ont été réalisées dans le cadre du marché 2008.0072, dont le cahier des charges stipule :

« Le marché régi par le présent cahier spécial des charges a pour objet la réalisation des études de diagnostic détaillé des tunnels de la région de Bruxelles-Capitale, en vue de mettre en évidence des écarts entre le dispositif de sécurité des ouvrages et le référentiel technique choisi par la Région « Directive n° 2004/54 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimale applicables aux tunnels routiers transeuropéens ».

D'autre part, les inspections de 2009-2010, pour ce qui concerne le génie civil, consistent en une appréciation es-

VIII.4. Bijlage 4
Antwoorden van Egis op de vragen
gesteld in de bijzondere commissie
voor het onderzoek naar de staat van
de Brusselse tunnels en overgemaakt
door Brussel Mobiliteit
op 8 maart 2016

1. **Kan Egis een tijdslijn bezorgen met de data en aard van de inspectie per tunnel ?**

Antwoord van Egis :

Egis Tunnels heeft 25 tunnels van het Brussels Gewest geïnspecteerd tussen juli 2009 en december 2010 in het kader van de opdracht 2008.0072 « Opdracht betreffende de diagnoseonderzoeken van de tunnels van het Brussels Gewest ». De doelstellingen, de methodologie en de lijst van de tunnels in kwestie zijn opgenomen in het bijzonder bestek dat van toepassing is op de opdracht (stuk opgesteld door Mobiliteit Brussel). Het voorwerp van deze opdracht (zie het zogeheten BB) bestond erin de verschillen tussen de veiligheidsmaatregelen voor de kunstwerken en het door het Gewest gekozen technisch referentieel « Richtlijn nr. 2004/54 » aan het licht te brengen.

Bovendien heeft Egis in het kader van opdracht 2007.0029 « Opdracht betreffende onderzoeken naar de vernieuwing en de aanpassing van de elektromechanische installaties, de installatie van een scheidingswand en werken van burgerlijke bouwkunde van de tunnel Hallepoort », een soortgelijke inspectie van de tunnel Hallepoort gedaan eind 2008.

2. **De meeste verslagen wijzen op tunnelinspecties die vooral aandacht hebben voor onveiligheid die ongevallen in de tunnels kan veroorzaken (zoals brand). Het gaat maar zelden over de stabiliteit. Waarom ?**

Antwoord van Egis :

De inspecties van 2009-2010 zijn gebeurd in het kader van opdracht 2008.0072, waarvan het bestek het volgende bepaalt :

« De opdracht volgens dit bijzonder bestek heeft als voorwerp de uitvoering van studies voor een gedetailleerde diagnose van de tunnels van het Brussels Gewest, om de verschillen tussen de veiligheidsvoorzieningen van de kunstwerken en het door het Gewest gekozen technisch referentieel « Richtlijn nr. 2004/54 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de minimale veiligheidsvoorzieningen die van toepassing zijn de trans-Europese verkeerstunnels » aan het licht te brengen. ».

Anderzijds bestaan de inspecties 2009-2010 voor wat betreft de burgerlijke bouwkunde uit een hoofdzakelijk

sentiellement visuelle de l'état des ouvrages. Cette méthodologie est suffisante par rapport l'objet du marché, mais ne constitue pas un diagnostic de stabilité complet (requérant des prélèvements, analyses, calculs de stabilité tels que ceux entrepris depuis 2015 par Bruxelles Mobilité).

Comme nous l'avons indiqué dans les rapports établis en 2010 suite aux inspections, « une partie importante des parois des tunnels sont revêtues de parements rapportés (plaques de bardage, faux-plafonds) de sorte que seule une part relativement faible des parois porteuses était visible lors des inspections ».

Sur la base des éléments ainsi recueillis (qui étaient donc parcellaires), et bien que l'objet de notre marché ne porte pas sur la préconisation ou la conception de travaux d'entretien ou de réparation (ces travaux faisant d'ailleurs l'objet de marchés spécifiques dont nous ne sommes pas titulaires), nous avons néanmoins signalé par écrit les mesures de surveillance, d'investigations, d'entretien et de réparation qui devaient être prises en urgence ou à court terme, en application de notre devoir d'alerte et de conseil.

Nous avons ainsi écrit dans les rapports établis en 2010 suite aux inspections (voir § 3 du fascicule 3 « Programme d'amélioration » du rapport consacré à chacun des tunnels) :

« Les compte-rendus transmis au MRBC immédiatement après les visites mentionnent plusieurs points constituant un danger immédiat et permanent, et nécessitant une mise en sécurité d'urgence. Ces points concernent généralement des éléments présentant un risque immédiat de rupture et de chute sur les véhicules et les usagers, notamment :

- *éléments des parements rapportés;*
- *éléments de faux-plafond;*
- *éléments de chemin de câbles.*

L'état des lieux du génie civil (voir fascicule 1) comporte un relevé des défauts et dégradations significatifs du génie civil. Sauf exceptions traitées ci-après (par exemple dans le cadre de travaux à visée plus générale tels que la mise en conformité des issues de secours, la réfection complète des trottoirs et chaussées etc.), ces défauts ne nécessitent que des travaux relevant de l'entretien courant du génie civil.

Ces travaux ne sont pas pris en compte dans l'estimation qui suit (postes « pour mémoire »). ».

visuele inspectie van de staat van de kunstwerken. Deze methode volstaat voor het voorwerp van de opdracht, maar is geen volledige stabiliteitsdiagnose (die vereist staalnemingen, analyses, stabiliteitsberekeningen zoals Mobiel Brussel het doet sinds 2015).

Zoals wij aangegeven hebben in de verslagen die in 2010 na de inspecties opgesteld zijn, « is een groot deel van de tunnelwanden bekleed met afdekplaten en vals plafond met als gevolg dat slechts een relatief klein deel van de draagmuren zichtbaar was tijdens de inspecties ».

Op basis van de aldus ingezamelde informatie (dus fragmentarisch) en hoewel het voorwerp van onze opdracht geen betrekking heeft op het voorstellen of concipiëren van onderhoudswerken of herstellingswerken (deze werken maken trouwens het voorwerp uit van specifieke opdrachten die niet voor ons zijn), hebben wij toch schriftelijk gewezen op maatregelen voor het toezicht, onderzoek, onderhoud en herstelling die dringend of op korte termijn genomen zouden moeten worden overeenkomstig onze plicht om te waarschuwen of te adviseren.

Wij hebben in de verslagen van 2010, ingevolge de inspecties, (zie § 3 van deel 3 « Verbeteringsprogramma » van het verslag voor elk van de tunnels) het volgende geschreven :

« De verslagen die aan het MBHG onmiddellijk na de controles bezorgd werden, bevatten enkele punten die een onmiddellijk en permanent gevaar vormen, en die dringende veiligheidsmaatregelen vereisen. Deze punten gaan meestal over elementen die een onmiddellijk gevaar van breuk en val op de voertuigen en de gebruikers vormen, zoals :

- *elementen van de afdekplaten;*
- *elementen van het vals plafond;*
- *elementen van de kabelsleuven.*

De beschrijving burgerlijke bouwkunde (zie deel 1) bevat een overzicht van de significante gebreken en de verloedering op het vlak van de burgerlijke bouwkunde. Met uitzondering van de hierna behandelde uitzonderingen (bijvoorbeeld in het kader van algemener werken zoals het conform maken van de nooduitgangen, de volledige herstelling van de trottoirs en wegen enz.), vereisen deze gebreken enkel gewoon onderhoud door de burgerlijke bouwkundig ingenieurs.

Deze werken staan niet in de volgende raming (posten pro memorie). ».

3. Certains rapports font état toutefois de défauts structurels sur certains ouvrages d'art datant parfois d'avant la construction de 1987, de dalles ou voutes qui présentent des flèches et affaissements anormaux. Les tunnels ont-ils été construits dans les règles de l'art ou présentent-ils des défauts structurels rendant difficile l'appréhension d'actions préventives ?

Réponse d'Egis :

Certains constats faits par nous-mêmes ou par Bruxelles Mobilité mettent en évidence des défauts de conception et/ou de réalisation des ouvrages (notamment : défauts dans la mise en oeuvre des bétons).

Nous n'avons toutefois pas mené d'études approfondies sur ce sujet, qui ne faisait pas l'objet du marché 2008.0072 dans le cadre duquel les inspections de 2009-2010 ont été menées.

4. Quelle est l'appréciation d'Egis par rapport au suivi de ses rapports et recommandations par l'administration ? Egis estime-t-il que ses recommandations ont été systématiquement rencontrées ?

Réponse d'Egis :

Au vu des éléments dont nous disposons (nous n'intervenons pas de façon systématique et permanente dans l'ensemble des sujets gérés par Bruxelles Mobilité) :

S'agissant de recommandations que nous avons formulées relatives à la mise en conformité avec les exigences en matière de sécurité fixées par la Directive européenne 2004/54/CE (objet des marchés successifs dont nous avons été titulaires depuis 2009) :

- Bruxelles Mobilité a lancé la mise en conformité des tunnels Porte de Hal et Léopold II.
- Au vu des informations dont nous disposons (Bruxelles Mobilité ne sollicite de prestations de notre part que sur certains sujets), Bruxelles Mobilité a procédé ou procède à la mise en oeuvre de la plupart des « Mesures d'urgence » proposées par nous en septembre 2012 dans le cadre du *Masterplan*.
- Bruxelles Mobilité nous a demandé d'établir une étude de danger (au sens de la Directive précitée) pour le tunnel Belliard, dans son état actuel (étude en cours).

S'agissant de recommandations que nous avons formulées dans nos rapports de 2009-2010 en matière de surveillance, entretien et réparation des ouvrages (formulées dans le cadre de notre devoir de conseil) :

- Nous n'avons pas d'information sur la mise en oeuvre de ces actions (qui font l'objet de marchés spécifiques sur lesquels nous n'intervenons pas).

3. Enkele verslagen maken evenwel gewag van structurele gebreken in bepaalde kunstwerken die soms dateren van voor de aanleg van 1987, platen of overwelingen die abnormale verzakkingen vertonen. Zijn de tunnels wel gebouwd volgens de regels van de kunst of bevatten die structurele fouten die een preventieve aanpak bemoeilijken ?

Antwoord van Egis :

Bepaalde vaststellingen door onszelf of Mobiel Brussel tonen fouten in het concept en/of de uitvoering van de kunstwerken aan (zoals : fouten in het aanbrengen van het beton).

Wij hebben echter geen grondig onderzoek daarover gedaan omdat het geen deel uitmaakte van de opdracht 2008.0072 in het kader waarvan de inspecties 2009-2010 uitgevoerd zijn.

4. Wat is de beoordeling van Egis over de opvolging van die verslagen en aanbevelingen door het bestuur ? Meent Egis dat zijn aanbevelingen systematisch opgevolgd werden ?

Antwoord van Egis :

Gelet op de elementen waarover wij beschikken (wij treden niet systematisch en permanent op voor alle zaken die door Mobiel Brussel beheerd worden) :

Voor wat betreft de aanbevelingen die wij gedaan hebben over het conform maken met de eisen inzake veiligheid zoals gevraagd in de Europese richtlijn 2004/54/EG (voorwerp van de opeenvolgende opdrachten die wij uitgevoerd hebben sinds 2009) :

- Mobiel Brussel heeft werk gemaakt van het conform maken van de tunnels Hallepoort en Leopold II.
- Gelet op de informatie waarover wij beschikken (Mobiel Brussel vraagt ons prestaties over bepaalde zaken), heeft Mobiel Brussel de meeste dringende maatregelen uitgevoerd of is die aan het uitvoeren; wij hebben deze maatregelen in september 2012 in het kader van het *masterplan* voorgesteld.
- Mobiel Brussel heeft ons gevraagd een risicostudie (in de zin van voornoemde richtlijn) voor de Belliardtunnel in zijn huidige staat (lopende studie) te maken.

Voor wat betreft de aanbevelingen die wij gedaan hebben in onze verslagen 2009-2010 op het vlak van toezicht, onderhoud en herstel van de kunstwerken (geformuleerd in het kader van onze plicht te adviseren) :

- Wij hebben geen informatie over de uitvoering van deze acties (voorwerp van specifieke opdrachten die niet voor ons zijn).

Bruxelles Mobilité met actuellement en œuvre les travaux de réparation du tunnel Stéphanie que nous avons conçus à sa demande en janvier 2016 (dans le cadre du marché 2013.0510, conclu sous la forme d'un accord-cadre).

Bruxelles Mobilité nous a confié en mars 2016 la conception de travaux de réparation du tunnel Montgomery (dans le cadre du marché 2013.0510, conclu sous la forme d'un accord-cadre).

5. Quelle est l'appréciation d'Egis par rapport aux moyens affectés par les pouvoirs publics tant à l'entretien qu'à la stabilité des tunnels ?

Réponse d'Egis :

Dans l'ignorance du contenu des différents marchés passés par Bruxelles Mobilité pour l'entretien des tunnels, il nous est difficile de répondre à cette question.

Dans le contexte actuel, ces moyens ne sont manifestement plus suffisants compte-tenu du surcroît de travail découlant de l'accélération des problèmes liés au vieillissement.

Ce constat est à l'origine des actions supplémentaires déclenchées par l'administration (investigations, prélèvements ...) et des actions d'assistance supplémentaires qui nous sont demandées depuis novembre 2015 (dans le cadre du marché 2013.0510, conclu sous la forme d'un accord-cadre).

6. Quelles sont les recommandations d'Egis pour que la situation actuelle ne se reproduise plus ?

Réponse d'Egis :

La rénovation lourde des tunnels (traitant les problèmes de vétusté comme ceux de sécurité au sens de la Directive européenne 2004/54/CE) est à l'évidence nécessaire.

Suite à la demande de Bruxelles Mobilité en novembre 2015 (dans le cadre du marché 2013.0510, conclu sous la forme d'un accord-cadre), nous travaillons en ce moment à la définition d'un plan d'actions en ce sens, dont les principaux points sont :

- L'amélioration des pratiques en matière de surveillance et d'entretien.
- L'établissement d'un programme pluriannuel d'investissements structurants, portant d'une part sur la mise en conformité par rapport aux exigences de sécurité et d'autre part sur le traitement de la vétusté des tunnels.

Mobiel Brussel is nu bezig met de herstellingswerken in de Stefaniatunnel die wij op zijn vraag uitgewerkt hebben in januari 2016 (opdracht 2013.0510, gesloten in de vorm van een kaderovereenkomst).

Mobiel Brussel heeft ons in maart 2016 de herstellingswerken voor de Montgomerytunnel toevertrouwd (opdracht 2013.0510, gesloten in de vorm van een kaderovereenkomst).

5. Wat is de beoordeling van Egis over de middelen die de overheid uitgetrokken heeft voor het onderhoud en de stabiliteit van de tunnels ?

Antwoord van Egis :

Wij kunnen moeilijk op de vraag antwoorden omdat wij niet op de hoogte zijn van de inhoud van de opdrachten die Mobiel Brussel gegund heeft voor het onderhoud van de tunnels.

In de huidige situatie zijn deze middelen duidelijk onvoldoende gelet op het extra werk als gevolg van de steeds sneller opduikende verouderingsproblemen.

Deze vaststelling ligt aan de basis van de bijkomende maatregelen van het bestuur (onderzoek, stalen ...) en de vraag naar bijkomende bijstand die aan ons gericht wordt sinds november 2015 (opdracht 2013.0510, gesloten in de vorm van een kaderovereenkomst).

6. Wat zijn de aanbevelingen van Egis om te voorkomen dat deze situatie zich niet meer voordoet ?

Antwoord van Egis :

De zware renovatie van de tunnels (om de verouderingsproblemen en de veiligheid in de zin van de Europese richtlijn 2004/54/EG aan te pakken) is vanzelfsprekend noodzakelijk.

Ingevolge de vraag van Mobiel Brussel van november 2015 (opdracht 2013.0510, gesloten in de vorm van een kaderovereenkomst) werken wij nu aan een actieplan in die zin, met als voornaamste punten :

- Verbetering van de werkwijze inzake onderhoud en toezicht.
- Opstelling van een meerjarenplan voor structurerende investeringen, enerzijds voor het conform maken met de veiligheidseisen en anderzijds voor de behandeling van de ouderdom van de tunnels.

Ce plan d'actions comprendra notamment des investigations détaillées complémentaires visant à préciser la nature, l'étendue et les solutions possibles aux problèmes de vétusté.

- 7. La Région a chargé Egis d'une série de missions d'inspection des tunnels. La question du type d'inspection et de leur niveau a-t-elle été discutée au préalable avec l'administration afin d'évaluer le choix le plus pertinent ou Egis a uniquement opéré en fonction des instructions de l'administration ?**

Réponse d'Egis :

Les inspections de 2009-2010 ont été réalisées dans le cadre du marché 2008.0072, objet d'un appel d'offres général basé sur un cahier spécial des charges rédigé par Bruxelles Mobilité. Ce CSC fixait l'étendue et la nature des prestations à réaliser dans le cadre du marché, et nous avons exécuté le marché en nous y conformant, hormis les points qui appelaient une action de notre part (information, observation ...) dans le cadre de notre devoir d'alerte et de conseil.

En revanche, la nature et la méthodologie des actions qui nous sont demandées dans le cadre du marché 2013.0510 (conclu sous la forme d'un accord-cadre) font l'objet d'échanges entre Bruxelles Mobilité et nous, en vertu de notre devoir de conseil et comme le cadre contractuel nous le permet.

- 8. Des échanges formels ou informels, écrits ou oraux ont-ils eu lieu entre du personnel d'Egis et l'administration concernant un éventuel besoin d'inspections plus approfondies afin de déterminer l'état de dégradation de certains tunnels inspectés ?**

Réponse d'Egis :

Les rapports détaillés établis dans le cadre des inspections de 2009-2010 contiennent de nombreuses recommandations en ce sens.

Les rapports de synthèse ne reprennent ces recommandations que de façon globale (comme cela a été indiqué plus haut), l'objet du marché et donc de ces rapports n'étant pas la conception de travaux d'entretien et de réparation.

- 9. Du personnel d'Egis a-t-il, à un moment ou à un autre suggéré à l'administration ou aux autorités régionales, de quelque façon que ce soit, qu'il était nécessaire de procéder à des inspections plus approfondies que celles demandées ?**

Réponse d'Egis :

Même réponse.

Het actieplan zal onder meer de aanvullende gedetailleerde onderzoeken omvatten die ertoe strekken de aard en de omvang van de slijtageproblemen en de mogelijke oplossingen te preciseren.

- 7. Het Gewest heeft Egis belast met een reeks inspectieopdrachten van de tunnels. Werden het type inspectie en het niveau ervan vooraf besproken met de administratie om de meest aangewezen keuze te bepalen of heeft Egis enkel de instructies van de administratie gevolgd ?**

Antwoord van Egis :

De inspecties van 2009-2010 werden uitgevoerd in het kader van opdracht 2008.0072, waarvoor een algemene offerteoproep werd gedaan op basis van een bijzonder bestek dat werd opgesteld door BM. Dat BB stelt de omvang en de aard van de prestaties in het kader van de opdracht vast. We hebben de opdracht uitgevoerd volgens het BB, behalve de punten die actie van onze kant vereisten (informatie, waarneming, ...) in het kader van onze waarschuwings- en adviesplicht.

De aard en methodologie van de acties die van ons werden verlangd in het kader van opdracht 2013.0510 (gesloten in de vorm van een raamovereenkomst) werden besproken tussen BM en onszelf krachtens onze adviesplicht en overeenkomstig het contractuele kader.

- 8. Hebben er formele of informele, schriftelijke of mondelinge uitwisselingen plaatsgehad tussen het personeel van Egis en de administratie over een eventuele behoefte aan grondigere inspecties om de staat van verslechtering van bepaalde geïnspecteerde tunnels te bepalen ?**

Antwoord van Egis :

De gedetailleerde rapporten die werden opgesteld in het kader van de inspecties van 2009-2010 bevatten een groot aantal aanbevelingen in die zin.

De syntheserapporten bevatten enkel een samenvatting van die aanbevelingen (zoals hierboven vermeld), aangezien het niet de bedoeling van de opdracht en dus van de rapporten was om onderhouds- en herstellingswerken te ontwerpen.

- 9. Hebben personeelsleden van Egis op een of ander ogenblik de administratie of de gewestelijke overheden op een of andere wijze gesuggereerd dat het noodzakelijk was om grondigere inspecties dan gevraagd uit te voeren ?**

Antwoord van Egis :

Hetzelfde antwoord.

10. Pourrais-je avoir un relevé de toutes les missions qu'Egis a réalisées pour la Région de Bruxelles-Capitale ?

Réponse d'Egis :

- « Mission d'études relative au renouvellement et à l'adaptation des installations électromécaniques, à l'installation d'un voile central et aux aménagements de génie civil du tunnel Porte de Hal », marché 2007.0029 (notifié en 2008 ; marché suspendu entre 2011 et 2015; exécution en cours).
- « Mission relative aux études de diagnostic des tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale », marché 2008.0072 (notifié en 2009; prestations achevées en janvier 2011).
- Assistance technique pour la rénovation en DBFM du tunnel Léopold II, avenant au marché 2008.0072 (notifié en décembre 2010; marché suspendu depuis 2014).
- « Assistance technique pour l'établissement d'un *masterplan* pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale », convention 2012.0323 (notifié en juillet 2012; prestations achevées en août 2013).
- « Mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage relative à la création, à la rénovation ou à l'exploitation de tunnels en Région de Bruxelles-Capitale », marché 2013.0510 (accord-cadre, notifié en novembre 2014; en cours).

11. Quelles missions Egis a-t-il réalisées pour la Région de Bruxelles-Capitale sur la base de quelles adjudications ?

Réponse d'Egis :

Cf supra.

12. Quels avis Egis a-t-il rendus ou quelles autres missions a-t-il réalisées pour la Région de Bruxelles-Capitale, indépendamment des adjudications officielles ?

Réponse d'Egis :

Aucune.

10. Kan ik een overzicht krijgen van alle opdrachten die Egis voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft uitgevoerd ?

Antwoord van Egis :

- « Opdracht voor studies betreffende de vernieuwing en aanpassing van de elektromechanische installaties, betreffende de installatie van een centrale betonnen wand en de bouwkundige aanpassingen van de Hallepoort-tunnel », opdracht 2007.0029 (bekendgemaakt in 2008, opdracht geschorst tussen 2011 en 2015; in uitvoering).
- « Opdracht voor studies betreffende de diagnose van de tunnels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », opdracht 2008.0072 (bekendgemaakt in 2009, prestaties voltooid in januari 2011).
- « Technische bijstand bij de renovatie in DBFM van de Leopold II-tunnel », aanhangsel bij opdracht 2008.0072 (bekendgemaakt in december 2010; opdracht geschorst sinds 2014).
- « Technische bijstand bij het opstellen van een *masterplan* voor de beveiliging en renovatie van de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beheerde wegtunnels », overeenkomst 2012.0323 (bekendgemaakt in juli 2012, prestaties voltooid in augustus 2013).
- « Opdracht voor bijstand aan de bouwheer bij het aanleggen, renoveren of exploiteren van tunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », opdracht 2013.0510 (raamovereenkomst, bekendgemaakt in november 2014; in uitvoering).

11. Welke opdrachten heeft Egis uitgevoerd voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op basis van welke gunningen ?

Antwoord van Egis :

Cf supra.

12. Welke adviezen heeft Egis uitgebracht of welke andere opdrachten heeft Egis uitgevoerd voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, onafhankelijk van de officiële gunningen ?

Antwoord van Egis :

Geen.

13. Comment se fait-il que le *masterplan* ait été établi si tardivement, après les rapports d'inspection de 2009-2010 ? Comment explique-t-on ce retard ? Qui est responsable ?

Réponse d'Egis :

Le *masterplan* a été établi à la demande de Bruxelles Mobilité suite à la décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2012.

Le *masterplan* a pour objet d'étudier « les possibilités d'échelonnement dans le temps des travaux [de mise en conformité par rapport aux exigences de sécurité, objet du marché 2008.0072 achevé en janvier 2011] ».

Son objet n'est pas l'étude ou l'implémentation des mesures de surveillance, d'investigations, d'entretien et de réparation recommandées en urgence ou à court terme suite aux inspections de 2009-2010. Il existe d'ailleurs des marchés spécifiques pour l'entretien et la réparation des tunnels.

Par conséquent, compte-tenu de son objet qui s'inscrit dans le long terme, l'établissement du *masterplan* ne présentait pas un caractère d'urgence forte, contrairement à la mise en œuvre des mesures de surveillance, d'investigations, d'entretien et de réparation précitées.

14. Comment se fait-il qu'il s'est écoulé tant de temps entre la première partie et la dernière partie du *masterplan* ? Comment l'explique-t-on ? Qui est responsable ?

Réponse d'Egis :

Il s'est écoulé environ un an entre la réunion de lancement des prestations confiées à Egis (juillet 2012) et l'établissement de la version définitive du rapport de synthèse (août 2013). Ce délai s'explique par le degré particulièrement élevé de complexité des sujets traités, le délai nécessaire pour réunir les données d'entrée nécessaires, explorer les différents scénarios et convenir des plus significatifs à faire apparaître dans l'étude, etc.

De plus, compte-tenu de son objet s'inscrivant sur le long terme, l'établissement du *masterplan* ne présentait pas un caractère d'urgence forte.

13. Hoe komt het dat het *masterplan* zo laat is opgesteld na de inspectierapporten van 2009-2010 ? Wat verklaart die vertraging ? Wie is daarvoor verantwoordelijk ?

Antwoord van Egis :

Het *masterplan* werd opgesteld op verzoek van Brussel Mobiliteit ingevolge de beslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2012.

Het *masterplan* strekt ertoe « de mogelijke spreidingen in de tijd van de werken [voor de aanpassing aan de veiligheidsvereisten, het doel van opdracht 2008.0072, die in januari 2011 werd voltooid] te bestuderen ».

Het *masterplan* gaat niet over de studie of implementatie van maatregelen inzake toezicht, onderzoek, onderhoud en herstellingen die dringend of op korte termijn worden aanbevolen na de inspecties van 2009-2010. Er bestaan trouwens specifieke opdrachten voor het onderhoud en de herstellingen van de tunnels.

Gelet op de doelstelling op lange termijn, hoefde het *masterplan* bijgevolg niet uiterst dringend te worden opgesteld, in tegenstelling tot de uitvoering van de voornoemde maatregelen inzake toezicht, onderzoek, onderhoud en herstellingen.

14. Hoe komt het dat er zoveel tijd is verstreken tussen het eerste en het laatste deel van het *masterplan* ? Wat is de verklaring daarvoor ? Wie is daarvoor verantwoordelijk ?

Antwoord van Egis :

Er is ongeveer een jaar verstreken tussen de vergadering waarop Egis met de prestaties werd belast (juli 2012) en de definitieve versie van het syntheserapport (augustus 2013). Die termijn wordt verklaard door de zeer grote complexiteit van de behandelde onderwerpen, de tijd die nodig is om de noodzakelijke initiële gegevens te verzamelen, de verschillende scenario's te verkennen en te bepalen welke scenario's het significantst zijn en in de studie moeten worden opgenomen enz.

Bovendien hoefde het *masterplan*, rekening houdend met de doelstelling op lange termijn, niet uiterst dringend te worden opgesteld.

15. En dehors des rapports d'inspection de 2009-2010 et du *masterplan* lui-même, comment la gravité de la situation des tunnels a-t-elle encore été communiquée, par quels canaux, par qui et avec qui ? Quelles priorités ont-elles été mises en avant, au-delà de ce qui figure dans les rapports d'inspection et le *masterplan* lui-même ?

Réponse d'Egis :

Outre ces rapports, nous avons participé à diverses réunions de présentation des éléments partiels ou finaux des études réalisées.

16. Quel montant Egis a-t-il facturé à la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de la problématique des tunnels bruxellois ? Merci de nous fournir un relevé.

Réponse d'Egis :

15. Afgezien van de inspectierapporten 2009-2010 en het *masterplan* zelf, hoe werd nog de aandacht gevestigd op de ernst van de staat van de tunnels, langs welke kanalen, door wie en met wie ? Welke prioriteiten werden naar voren geschoven, naast wat er in de inspectierapporten en het *masterplan* zelf staat ?

Antwoord van Egis :

Naast die rapporten hebben we deelgenomen aan verschillende vergaderingen waarop voorlopige en definitieve elementen van de uitgevoerde studies werden voorgesteld.

16. Welk bedrag heeft Egis gefactureerd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van de problematiek van de Brusselse tunnels ? Gelieve ons een overzicht te verstrekken.

Antwoord van Egis :

Marché — Opdracht	Montant total facturé à date — Totaalbedrag gefactureerd op	Date du dernier paiement — Datum van de laatste betaling
« Mission d'études relative au renouvellement et à l'adaptation des installations électromécaniques, à l'installation d'un voile central et aux aménagements de génie civil du tunnel Porte de Hal », marché 2007.0029 / « Opdracht voor studies betreffende de vernieuwing en aanpassing van de elektro-mechanische installaties, betreffende de installatie van een centrale betonnen wand en de bouwkundige aanpassingen van de Hallepoorttunnel », opdracht 2007.0029	568.816,09 €	15/09/2011
« Mission relative aux études de diagnostic des tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale », marché 2008.0072 / « Opdracht voor studies betreffende de diagnose van de tunnels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », opdracht 2008.0072	1.347.102,75 €	14/03/2012
« Assistance technique pour la rénovation en DBFM du tunnel Léopold II », avenant au marché 2008.0072 / « Technische bijstand bij de renovatie in DBFM van de Leopold II-tunnel », aanhangsel bij opdracht 2008.0072	497.360,00 €	19/09/2014
« Assistance technique pour l'établissement d'un masterplan pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale », convention 2012.0323 / « Technische bijstand bij het opstellen van een masterplan voor de beveiliging en renovatie van de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beheerde wegtunnels », overeenkomst 2012.0323	175.450,00 €	13/11/2013
« Mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage relative à la création, à la rénovation ou à l'exploitation de tunnels en Région de Bruxelles-Capitale », marché 2013.0510 (accord-cadre) / « Renovatie of exploitatie van tunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », opdracht 2013.0510 (kaderakkoord)	339.268,74 €	24/02/2016

17. Quelle analyse faites-vous de la situation actuelle des tunnels bruxellois ?

Réponse d'Egis :

Ainsi que nous l'avons écrit à différentes reprises, ces ouvrages présentent un degré de vétusté généralisé.

La surveillance et l'entretien des ouvrages doivent à l'évidence être renforcés pour tenir compte de cette vétusté, mais ne constituent pas une solution durable. Comme

17. Welke is volgens u de huidige staat van de Brusselse tunnels ?

Antwoord van Egis :

Zoals wij meermaals hebben gezegd, vertonen die kunstwerken een veralgemeende graad van veroudering.

De controle en het onderhoud van de kunstwerken moeten vanzelfsprekend worden uitgebreid gelet op die verouderde staat, maar zijn geen duurzame oplossing. Zoals wij

nous l'avons expliqué dans le *Masterplan*, des rénovations lourdes sont nécessaires pour améliorer les conditions de sécurité et maîtriser les risques de défaillance conduisant à des fermetures inopinées.

18. Entre juillet 2009 et décembre 2010, votre société a inspecté l'ensemble des tunnels routiers en Région bruxelloise. La première phase de l'étude relative à la définition des mesures d'urgence date de septembre 2012. Comment expliquez-vous ce délai entre l'inspection et la réception de la première phase de l'étude ? [Cf. question n° 13]

Réponse d'Egis :

La « définition des mesures d'urgence » (septembre 2012) constitue la 1^{ère} phase des études « *Masterplan* » (notifiées en juillet 2012).

D'une part, celles-ci font l'objet d'un marché distinct de celui des études dans le cadre desquelles les inspections ont été menées, études achevées en janvier 2011 (le rapport de synthèse de ces dernières est daté du 22 janvier 2011).

D'autre part, les « mesures d'urgence » définies dans le *masterplan* ne doivent pas être confondues avec les mesures de surveillance, d'investigations, d'entretien et de réparation recommandées en urgence ou à court terme suite aux inspections de 2009-2010, notamment les « points constituant un danger immédiat et permanent, et nécessitant une mise en sécurité d'urgence » qui ont été signalés à Bruxelles Mobilité immédiatement, comme indiqué ci-avant.

- Les « mesures d'urgence » définies en septembre 2012 (dans le cadre du *masterplan*) sont définies comme des actions « permettant de réduire rapidement le niveau de risque [pour les usagers, notamment en cas d'incendie], si possible sur l'ensemble des ouvrages, dans l'attente de la réalisation des programmes de rénovation. » (cfr *Masterplan*, rapport « Phase 1 – Définition de mesures d'urgence », § 1^{er}). Concrètement, ces mesures comprennent : l'interdiction des poids-lourds (pour limiter la puissance d'un incendie), la mise en place de patrouilleurs (pour intervenir au plus vite en cas d'accident / départ d'incendie ...), etc.
- Les mesures recommandées en urgence ou à court terme à l'issue des inspections de 2009-2010 comprenaient concrètement : le retrait d'éléments instables, la surveillance renforcée de fissures, la réparation d'éléments endommagés, etc.

in het *masterplan* hebben uitgelegd, zijn zware renovaties noodzakelijk om de veiligheid te verbeteren en risico's op gebreken die zouden kunnen leiden tot onverwachte sluitingen, te beheersen.

18. Tussen juli 2009 en december 2010, heeft uw bedrijf alle wegtunnels in het Brussels Gewest geïnspecteerd. De eerste fase van de studie over het vaststellen van dringende maatregelen dateert van september 2012. Hoe verklaart u die termijn tussen de inspectie en de ontvangst van de eerste fase van de studie ? (zie vraag nr. 13).

Antwoord van Egis :

Het vaststellen van dringende maatregelen (september 2012) is de eerste fase van de *Masterplan*-studies (bekendgemaakt in juli 2012).

Eenzijds zijn ze het voorwerp van een opdracht die losstaat van de opdracht betreffende de studies in het kader waarvan de inspecties zijn uitgevoerd; studies afgerond in januari 2011 (het syntheseverslag van die laatste dateert van 22 januari 2011).

Anderzijds mogen de dringende maatregelen in het *masterplan* niet mogen verward met de maatregelen inzake controle, onderzoek, onderhoud en herstel welke dringend worden aanbevolen of die op korte termijn noodzakelijk zijn ingevolge de inspecties 2009-2010, inzonderheid de punten die een direct en permanent gevaar vormen en die dringend moeten veiliger gemaakt worden en die onmiddellijk aan Mobiel Brussel zijn meegedeeld, zoals reeds gezegd.

- De dringende maatregelen vastgesteld in september 2012 (in het kader van het *masterplan*) worden omschreven als maatregelen die de mogelijkheid moeten bieden om het gevaar (voor de gebruikers, inzonderheid in geval van brand) snel terug te dringen, zo mogelijk in alle kunstwerken, in afwachting van het opstellen van de renovatieprogramma's (zie *masterplan*, verslag fase 1, vaststelling van dringende maatregelen, § 1). Concreet omvatten die maatregelen het verbod voor vrachtwagens (om het gevaar voor brand te beperken), het aanwijzen van patrouilles (om in geval van ongeval of beginnende brand zo snel mogelijk te kunnen optreden, enz.), enz.
- De dringend aanbevolen maatregelen of op korte termijn te treffen maatregelen na de controles van 2009-2010 omvatten concreet het wegnemen van onstabiele elementen, verhoogd toezicht op de scheuren, herstelling van beschadigde elementen, enz.

19. Durant juillet 2009 et décembre 2010, avez-vous transmis des rapports intermédiaires à l'administration quant à l'état de vétusté de certains tunnels ? Si oui, quand ? Quels sont les tunnels visés par ces rapports ?

Réponse d'Egis :

Suite à la visite de chacun des 25 ouvrages visés par le marché (liste ci-avant), tout au long de la période s'étendant de juillet 2009 à décembre 2010, nous avons remis à Bruxelles Mobilité :

- De façon immédiate après la visite, le cas échéant, un relevé des « *points constituant un danger immédiat et permanent, et nécessitant une mise en sécurité d'urgence* ».
- Dans des délais correspondant au travail de bureau nécessaire (quelques semaines), un rapport pour chaque ouvrage (divisé en 4 fascicules).

20. Avez-vous réalisé le monitoring des recommandations quant aux mesures d'urgence ? Si oui, quelles sont vos conclusions ? [Cf. question n° 4]

Réponse d'Egis :

Nous n'avons pas été missionnés pour réaliser l'implémentation de nos recommandations, ou vérifier celle-ci.

21. Avez-vous eu des réunions fréquentes avec les responsables de l'administration ? Si oui à quelles dates ?

Réponse d'Egis :

Nous avons eu des réunions fréquentes tout au long de la réalisation de nos prestations, pour l'organisation pratique de celles-ci et pour en présenter les résultats, conformément aux dispositions des marchés dont nous étions titulaires.

22. En janvier 2016, alerté par le bureau SECO sur l'état de vétusté du tunnel Stéphanie, Bruxelles mobilité a demandé à votre bureau d'étude de donner un avis sur les suites à donner. Le rapport relatif au tunnel Stéphanie indique que « Bruxelles Mobilité a transmis un jeu partiel de plans de construction ». Quels sont les plans qui vous manquaient ? En avez-vous disposés par la suite ? Si oui, dans quel délai ?

Réponse d'Egis :

Eu égard à l'urgence et à la nature des problèmes à traiter par ce rapport, le jeu de plans fourni par Bruxelles

19. Hebt u, in juli 2009 en december 2010, tussentijdse rapporten bezorgd aan het bestuur over de verouderde staat van sommige tunnels ? Zo ja, wanneer ? Over welke tunnels gaat het in die rapporten ?

Antwoord van Egis :

Na bezoek aan elk van de 25 in de opdracht bedoelde kunstwerken (zie lijst boven), hebben wij in de periode tussen juli 2009 en december 2010, Mobiel Brussel volgende documenten bezorgd :

- Onmiddellijk na bezoek, in voorkomend geval, een overzicht van de *punten die een onmiddellijk en blijvend gevaar betekenden en die dringend veilig dienden te worden gemaakt*.
- Binnen de termijnen voor het nodige kantoorwerk (enkele weken), een rapport over elk kunstwerk (opgesplitst in vier bundels).

20. Hebt u gecontroleerd of de aanbevelingen zijn gevolgd wat de dringende maatregelen betreft ? Zo ja, welke zijn uw conclusies ? (zie vraag nr. 4).

Antwoord van Egis :

Wij hebben geen opdracht gekregen om onze aanbevelingen concreet gestalte te geven, noch omdat te controleren.

21. Zijn er frequent vergadering geweest met de leiding van het bestuur ? Zo ja, wanneer ?

Antwoord van Egis :

Er zijn er frequent vergadering geweest tijdens onze dienstverlening, voor de praktische organisatie ervan en om de resultaten voor te stellen, conform de bepalingen van onze opdracht.

22. In januari 2016, heeft mobiel Brussel, door het bureau SECO gealarmeerd over de verouderde staat van de Stefaniatunnel, uw studiebureau gevraagd om advies uit te brengen over de gevolgen die daaraan dienden te worden gegeven. Het rapport over de Stefaniatunnel zegt dat Mobiel Brussel een gedeeltelijke set bouwplannen heeft bezorgd. Welke plannen ontbraken u ? Zijn ze u vervolgens bezorgd ? Zo ja, wanneer ?

Antwoord van Egis :

Gelet op de dringende noodzaak en de aard van de door dat rapport te behandelen problemen, volstond de set plan-

Mobilité, bien que partiel comme cela est indiqué, était suffisant pour répondre aux questions qui nous étaient posées.

23. Dans quelle mesure l'absence de ces plans a-t-elle éventuellement perturbé les inspections ?

Réponse d'Egis :

Au regard de l'objet du marché 2008.0072 dans le cadre duquel les inspections ont été menées, les plans qui nous avaient été communiqués par BM étaient suffisants.

24. Le rapport prévoit d'étudier les conditions du maintien en service du tunnel Louise et du métro ? Est-ce que cette étude est lancée ? Si oui, quelles sont les premières conclusions ? Si non, quel est le calendrier retenu ?

Réponse d'Egis :

Le rapport Egis « tunnel Stéphanie – Suites à donner » du 21 janvier 2016 indique : « **En cas de déplacements significatifs, il faudra mettre en place de façon immédiate des mesures de stabilisation provisoires (étaçonnage lourd), et, le cas échéant, examiner les conditions de maintien en service du tunnel Louise et du métro.** ».

Bruxelles Mobilité a mis en place un suivi topométrique permanent et en assure le suivi.

Selon les résultats qui nous ont été communiqués, ce suivi n'a pas montré à ce jour de déplacements significatifs. En conséquence, au vu des éléments en notre possession, et conformément à l'extrait du rapport ci-dessus, il n'y a pas lieu d'examiner les conditions de maintien en service du tunnel Louise et du métro.

25. Plus globalement, le processus de dégradation des tunnels routiers est-il linéaire ? Quels sont les principaux facteurs de dégradation d'un tunnel routier ? En ce qui concerne le tunnel Montgomery, le processus de dégradation est-il récent ?

Réponse d'Egis :

De façon générale, le processus de dégradation des tunnels routiers peut être considéré comme globalement linéaire, tant que l'état général des ouvrages reste globalement bon. En revanche, des phénomènes d'accélération parfois très rapides sont tout à fait possibles et même probables lorsque les installations atteignent la fin de leur

ten van Mobiel Brussel, ofschoon maar gedeeltelijk zoals gezegd, om te antwoorden op de vragen die ons zijn gesteld.

23. In welke mate heeft het ontbreken van die plannen de controles eventueel bemoeilijkt ?

Antwoord van Egis :

Gelet op het voorwerp van opdracht 2008.0072 in het kader waarvan de inspecties zijn uitgevoerd, volstonden de plannen die ons door Mobiel Brussel waren bezorgd.

24. Het rapport voorziet in een studie van de omstandigheden om de Louizatunnel en de metro in dienst te houden. Is die studie van start gegaan ? Zo ja, welke zijn de eerste conclusies ? Zo neen, wanneer gaat ze van start ?

Antwoord van Egis :

Het Egis-rapport over de Louizatunnel en de daaraan te geven gevolgen van 21 januari 2016 stelt dat men, **in geval van betekenisvolle verschuivingen, onmiddellijk voorlopige stabiliseringsmaatregelen moet treffen (waterdichtheid) en, in voorkomend geval, de omstandigheden voor het in dienst houden van Louizatunnel en van de metro moet onderzoeken.**

Mobiel Brussel heeft gezorgd voor permanente topometrische controle en zorgt voor de follow-up ervan.

Uit de resultaten die ons zijn meegedeeld blijkt dat er tot op heden geen betekenisvolle verschuivingen waren. Bijgevolg, en gelet op de elementen waarover wij beschikken en conform het uittreksel van voormelde rapport, is er geen reden om de omstandigheden voor het in dienst houden van de Louizatunnel en van de metro te onderzoeken.

25. Meer in het algemeen : is de verloedering van de wegtunnels lineair ? Welke zijn de voornaamste factoren voor de verloedering van een wegtunnel ? Is de verloedering van Montgomerytunnel van recente datum ?

Antwoord van Egis :

Algemeen kan men ervan uitgaan dat het proces van verloedering van wegtunnels lineair verloopt, terwijl de algemene toestand van de kunstwerken algemeen goed blijft. Daartegenover is snelle achteruitgang altijd mogelijk en zelfs waarschijnlijk wanneer de installaties het einde van hun levensduur benaderen, de algemene staat verslechtert

cycle de vie, que l'état général se dégrade, et que certains problèmes deviennent significatifs. Les cas les plus fréquents sont :

- Pour le génie civil :
 - La corrosion des armatures de béton armé, due aux conditions agressives qui règnent dans les tunnels routiers (humidité, gaz d'échappement, sels de déverglaçage), et aux dispositions constructives inadaptées qui étaient utilisées jusque dans les années 1980 (bétons mal formulés, épaisseurs insuffisantes ...).
 - Le vieillissement des matériaux utilisés pour l'étanchéité, qui de ce fait ne protègent plus des ruissellements et infiltrations d'eau potentiellement agressive, qui peuvent affaiblir considérablement les structures.
- Pour l'électromécanique : le dépassement de la durée de vie des matériels telle que prévue par le constructeur, et qui peut être dégradée par un entretien insuffisant ou inadapté.

Toutefois, les dégradations peuvent être beaucoup plus rapides et plus graves dans le cas où les ouvrages présentent des défauts de réalisation.

Les considérations qui précèdent ont un caractère général, nous n'avons pas étudié de façon approfondie et détaillée le cas spécifique de la vétusté des tunnels bruxellois et de son évolution, ces sujets ne faisant pas l'objet des marchés dont nous avons été titulaires.

S'agissant du tunnel Montgomery, selon les éléments qui nous ont été transmis par Bruxelles Mobilité (notamment les rapports SECO) et selon les constats que nous avons faits sur place en janvier et mars 2016 (dans le cadre du marché 2013.0510, conclu sous la forme d'un accord-cadre), la rupture constatée de la dalle au droit des rails du tramway ne nous semble pas relever de phénomènes de vieillissement ou d'entretien insuffisant. Cette rupture nous semble causée par l'application de surcharges non prévues par le dimensionnement initial de la dalle, mais nous ne savons pas identifier l'origine de ces surcharges, ni quand elles ont été appliquées. Il nous est donc difficile de dater le processus de dégradation. Toutefois, les observations que nous avons faites sur place nous donnent à penser que cette dégradation est très récente.

en sommige problemen betekenisvolle worden. De volgende gevallen komen het meeste voor :

- Wat de bouwkunde betreft :
 - Corrosie van de bewapening van het beton, te wijten aan agressieve omstandigheden in de wegtunnels (vochtigheid, uitlaatgassen, strooizout) en onaanpaste bouwtechnieken die gebruikt werden in de jaren 80 (slecht samengesteld beton, onvoldoende dikte ...).
 - Veroudering van de gebruikte materialen voor de waterdichtheid die dientengevolge de insijpeling van potentieel agressief water niet tegenhouden en de structuur aanzienlijk kunnen verzwakken.
- Wat de elektromechanica betreft : de overschrijding van de levensduur van de materialen zoals vooropgesteld door de constructeur, wat nog in de hand wordt gewerkt door onvoldoende of onaangepast onderhoud.

De verloederingsproces kan nog sneller verlopen en ernstiger zijn ingeval de kunstwerken constructiefouten vertonen.

De voorafgaande overwegingen zijn van algemene aard. Wij hebben de verouderde staat van de Brusselse tunnels niet grondig en gedetailleerd bestudeerd, noch de evolutie ervan, aangezien die kwesties niet het voorwerp waren van onze opdracht.

In verband met de Montgomerytunnel, kunnen we het volgende stellen : uit de elementen die ons door Mobiel Brussel zijn bezorgd (inzonderheid de ESOCO-rapporten) en volgens de vaststellingen die we ter plaatse hebben gedaan in januari en maart 2016 (in het kader van opdracht 2013.0510, gesloten in de vorm van een kaderakkoord), is de breuk in de overkapping loodrecht op de tramsporen niet het gevolg van veroudering of onvoldoende onderhoud. Die scheur lijkt ons veroorzaakt door de onvoorziene overbelasting als gevolg van de oorspronkelijke afmetingen van de overkapping, maar we hebben de oorsprong van die overbelasting niet kunnen achterhalen, noch wanneer die is ontstaan. Het is dus moeilijk om het verloederingsproces te dateren. Uit de vaststellingen die we ter plaatse hebben gedaan, durven we echter af te leiden dat de verloederingsproces van heel recente datum is.

