

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

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

29 AVRIL 2016

**CONSTATS ET RECOMMANDATIONS
RELATIFS À L'ÉTAT DES TUNNELS
BRUXELLOIS**

adoptés par le Parlement

Voir :

Document du Parlement :

A-308/1 – 2015/2016 : Proposition de constats et de recommandations relatifs à l'état des tunnels bruxellois.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2015-2016

29 APRIL 2016

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

aangenomen door het Parlement

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-308/1 – 2015/2016 : Voorstel van vaststellingen en aanbevelingen betreffende de staat van de Brusselse tunnels.

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS RELATIFS À L'ÉTAT DES TUNNELS BRUXELLOIS

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, des recommandations visant à améliorer la mobilité en Région bruxelloise ;

Cette commission spéciale s'étant réunie les 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 des Transports (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 Donnea, 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, 2012-2013), le rapport d'inspection de la toiture des tunnels de la Région de

VASTSTELLINGEN EN AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE STAAT VAN DE BRUSSELSE TUNNELS

Het Parlement opgericht hebbende, op 29 januari 2016, een bijzondere commissie voor het onderzoek van de staat van de Brusselse tunnels en ermee belast de eventuele structurele en financiële tekortkomingen bij het onderhoud van de stedelijke infrastructuur, 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-President van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering (1989-1995, 1995-1999, 2004-2009 en 2009-2013), François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (2000-2003), en Rudi Vervoort, Minister-President 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 met 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 Gewest (Egis Tunnels 2012-2013), het inspectieverslag

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 les constats et recommandations suivants :

Constats

Concernant l'état des tunnels et la nécessité de leur 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 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 dans un contexte de sous-financement historique

inzake het plafond van de tunnels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SECO, 2015-2016) en het advies over de gevolgen die moeten worden gegeven aan de vaststellingen inzake bouwvalligheid van de structuur (Egis Tunnels, 2016) ;

Vaststellende bepaalde tegenstrijdigheden tussen gehoorde personen ;

Vaststellende dat bepaalde gevraagde documenten niet werden meegedeeld, te weten een inventaris van de doelstellingen opgelegd aan Mobiel Brussel, het rapport 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 maatschappij Via Control belast met de inspectie van de tunnels vóór 2002, alsook de rapporten die deze laatste aan het bestuur heeft bezorgd, de overeenkomst betreffende de inspectie van de tunnels door personeel van het Waals Gewest in 2002 en 2003, de beslissing om de inspecties in 2002-2003 intern uit te voeren 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 ook 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 Brusselse instellingen. Het Parlement stelt bovendien vast

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 sur 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 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. 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. 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 voirie, 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'entretien et de rénovation. Il est en outre extrêmement important que l'information et son degré d'urgence soient clairement communiqués ;

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. 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. er is, tot slot, niet altijd systematische en grondige inspectie geweest. De procedure voor de inspectie van de structuur van de tunnels 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 uiterst belangrijk dat de informatie en de graad van dringendheid ervan duidelijk meegedeeld worden;

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 compétences Travaux publics et Transports, reprenant certaines des conclusions de ce masterplan, a fait l'objet d'une communication au Gouvernement ;
5. 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. que, malgré certaines initiatives managériales, des questionnements subsistent en ce qui concerne tant 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 de 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. À 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

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 bevoegdheden Openbare Werken en Transport, met enkele van de conclusies van dat masterplan, aan de Regering voorgelegd ;
5. 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 worden bezorgd.

In verband met Mobiliteit Brussel, stelt het Parlement vast :

6. dat er, ondanks bepaalde 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 Mobiliteit 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 renovaties :
 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

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 nécessaires. 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 n'ont pas 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 une priorité à la réouverture des tunnels Stéphanie et Montgomery. 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 Tervueren ;
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

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 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 worden gemaakt van de waarde en moet er per kunstwerk een raming worden gemaakt van de minimumkosten voor het jaarlijkse onderhoud ;
3. een procedure uit te dokteren voor de optimale verzending 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 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 aan bod komen in de renovatieplannen. Ook aan de brandveiligheid moet bijzondere aandacht worden

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 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 de pistes cyclables séparées, et la mise en place d'alternatives comme l'autopartage et le covoiturage ;
8. d'établir également dans l'année 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. une fois la sécurité garantie, de donner lors des rénovations une priorité à la mobilité :
 - a. tant à court terme qu'à long terme, en garantissant l'accessibilité de Bruxelles, des lieux les plus visités, des centres d'entreprises et des 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 ;

besteed en voor elke tunnel moet een duidelijk rampenplan worden opgesteld ;

6. bij het meerjareninvesteringsprogramma, een financieel hoofdstuk te voegen waardoor de Regering alternatieve financieringsbronnen kan bekijken 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 aangegane verbintenissen op het vlak van openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en alle andere duurzame aanvullende of alternatieve middelen voor de wagen, en voorts het tijdsplan 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 komt daarbij prioritair aan bod ;
 - 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. 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, pour les missions tant 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 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

- 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 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 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

plans communaux de mobilité avec la politique régionale de mobilité (telle que prévue dans l’ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité) 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’expertises internes et externes qui 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 à 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. 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.

*
* *

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. Ook het FietsGEN moet zo snel mogelijk worden uitgebouwd. 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 expertise die een antwoord zouden geven op de volgende vragen : 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? Moeten we tunnels behouden, afschaffen, bouwen 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. Wagens zijn maar een van de vervoersmodi in de stad. We moeten blijven zoeken naar meer stedelijke, minder belastende alternatieve oplossingen ;
- 14. 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. 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.

*
* *

Le Greffier,

Patrick VANLEEMPUTTEN

Le Président,

Charles PICQUÉ

15. 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.

*
* *

De Griffier,

Patrick VANLEEMPUTTEN

De Voorzitter,

Charles PICQUÉ