

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

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

25 AVRIL 2016

**PRESENTATION DU PROGRAMME
PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT
DES TUNNELS**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Ridouane CHAHID (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membre suppléant : M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

Autres membres : MM. Eric Bott, Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, Mme Brigitte Grouwels, M. Youssef Handichi, Mme Cieltje Van Achter.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2015-2016

25 APRIL 2016

**VOORSTELLING VAN HET
MEERJARENINVESTERINGS-
PROGRAMMA IN DE TUNNELS**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Ridouane CHAHID (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervanger : de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

Andere leden : De heren Eric Bott, Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, mevr. Brigitte Grouwels, de heer Youssef Handichi, mevr. Cieltje Van Achter.

I. Exposé introductif du Ministre Pascal Smet

Le Ministre Pascal Smet a tenu devant les membres de la commission l'exposé suivant, illustré par des transparents (*en annexe*) :

« Introduction (slide 1)

Comme annoncé ici au Parlement en janvier et lors des séances de la commission spéciale sur l'état des tunnels dans la Région, le Gouvernement m'avait chargé de l'établissement d'un Programme Pluriannuel d'Investissement pour la rénovation de l'ensemble des tunnels.

Il est important, en outre, de souligner qu'il s'agit d'un programme et non d'un plan. Car les recommandations émises par la commission Tunnel étaient claires, elles aussi : ce qu'il faut, c'est un programme opérationnel, réalisable et chiffré, identifiant tous les travaux nécessaires, tunnel par tunnel, et étalé dans le temps.

Et ce, en étant attentif tant à la sécurité incendie qu'à la rénovation de l'électromécanique et de la stabilité et donc du génie civil. Par ailleurs, il a également été recommandé par la commission de s'attaquer de manière prioritaire aux tunnels les plus urgents et, outre la sécurité, de donner également une position centrale à la mobilité et à l'accessibilité de la ville. J'ai pris ces recommandations à cœur et je reviendrai en détails sur celles-ci tout à l'heure.

Le programme pluriannuel a vu le jour sur la base des analyses et des inspections que j'avais commandées à des bureaux d'experts de renommée internationale tels que EGIS, SECO et SOCOTEC.

La première chose que j'aimerais faire, c'est remercier toutes les personnes impliquées dans la rédaction de ce programme et en particulier le personnel d'EGIS, mais surtout aussi l'équipe en charge des tunnels de Bruxelles Mobilité.

Au cours des dernières semaines et des derniers mois, ils ont travaillé jour et nuit, sept jours sur sept à ce programme. Et ce, souvent en même temps que les questions qui leur étaient posées par la commission tunnel quant à l'historique des dossiers. Sans leur motivation et leur persévérance, ce document n'aurait pas été prêt aujourd'hui.

Comme vous le savez entre-temps, le Gouvernement a approuvé le programme jeudi dernier et j'ai tenu à faire une présentation détaillée non pas lors d'une conférence de presse, mais ici lors de la commission Infrastructure.

Je pense également que la rénovation des tunnels et, de manière plus générale, la mobilité dans notre Région est tellement cruciale aujourd'hui, qu'il s'agit d'un dossier qui dépasse la fracture classique entre majorité et opposition. Tout le monde reconnaît l'urgence et la nécessité de l'action et vu que le programme dépasse la durée de la présente

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Pascal Smet

Minister Pascal Smet gaf de commissieleden de volgende toelichting, geïllustreerd met dia's (*zie bijlage*)

« Inleiding (slide 1)

Zoals aangekondigd hier in het Parlement in januari en bij de zittingen van de bijzondere commissie over de staat van de tunnels in het Gewest had de regering mij belast met het opmaken van een Meerjaren-investeringsprogramma voor de renovatie van alle tunnels.

Het is hierbij belangrijk te benadrukken dat het gaat om een programma en geen plan. Want ook de aanbevelingen van de tunnelcommissie waren duidelijk: wat nodig is, is een operationeel, uitvoerbaar en becijferd programma met de identificatie van de nodige werken, tunnel per tunnel, geëtaliseerd over de tijd.

Dit met zowel oog voor de brandveiligheid, als voor de hernieuwing van de elektromechanica en de stabiliteit en dus de burgerlijke bouwkunde. Daarbij werd door de commissie aanbevolen om de meest dringende tunnels prioritair aan te pakken en naast de veiligheid ook de mobiliteit en de bereikbaarheid van de stad centraal te stellen. Ik heb deze aanbevelingen ter harte genomen en kom hier straks in detail op terug.

Het meerjarenprogramma kwam tot stand op basis van de analyses en inspecties die door mij gevraagd zijn aan internationaal gerenommeerde experten bureaus als EGIS, SECO en SOCOTEC.

Het eerste wat ik wil doen is al de mensen die betrokken waren bij het opstellen van dit programma bedanken, en in het bijzonder de mensen van EGIS, maar vooral ook het tunnelteam van Brussel Mobilité.

Zij hebben de afgelopen weken en maanden dag en nacht, zeven dagen op zeven aan dit programma gewerkt. Dit vaak tegelijkertijd met de vragen die gesteld werden vanuit de tunnelcommissie naar de historie van de dossiers. Zonder hun motivatie en doorzettingsvermogen was dit document er vandaag niet.

Vorige donderdag keurde de regering het programma zoals u intussen weet goed en ik hield eraan de gedetailleerde presentatie niet in een persconferentie, maar hier in de commissie infrastructuur te doen.

Ik denk ook dat de renovatie van de tunnels en meer in het algemeen de mobiliteit in ons Gewest is van zo'n cruciaal belang vandaag dat dit een dossier is dat de klassieke breuklijn van meerderheid en oppositie overstijgt. Iedereen erkent de urgentie en de noodzaak van actie en aangezien het programma de looptijd van de

législature, il n'est que normal que j'en discute avec vous dans les détails et en toute transparence.

Je parcourrai le programme, chapitre par chapitre.

Je remettrai l'intégralité du document au président de la présente Commission.

Tout au long de la présentation, je reviendrai également sur les différentes recommandations formulées par la commission spéciale. Je peux vous certifier qu'il a été tenu compte de chacune d'entre elles dans le présent programme.

Objectifs (slide 2)

Avant d'aborder le contenu, voici encore un résumé des objectifs de ce plan. Ils sont triples.

Tout d'abord, la sécurité des usagers occupent absolument une position centrale. Maintenant et à l'avenir - et ce, en tenant compte des normes internationales les plus récentes. Cela signifie également qu'un certain nombre d'interventions et de travaux nécessaires ont déjà eu lieu pour garder les tunnels ouverts en toute sécurité.

Aujourd'hui, comme vous le savez, seule une partie du tunnel Stéphanie et le tunnel Montgomery sont fermés, ce qui revient à 5,7 % de l'ensemble des tunnels. Je ne tiens absolument pas à minimiser ces fermetures, et on travaille jour et nuit pour pouvoir les rouvrir, mais examinons les choses avec proportion et le sens des réalités nécessaires.

Le deuxième objectif était, comme je l'ai indiqué dans mon introduction, la rédaction d'un vrai programme : cela signifie un volet opérationnel avec une estimation du budget, mais aussi une identification des inspections et types de travaux nécessaires. Pour ce dernier point, le plan distingue trois catégories : les petits travaux et l'entretien, le grand entretien et les grandes rénovations.

Troisièmement, le programme est également attentif à la gestion de ce projet. En effet, nous voulons mener ce programme à bien et le réaliser dans les délais présumés, c'est pourquoi, comme la commission Tunnels l'a recommandé, il est nécessaire de disposer d'une bonne gestion de projet, avec une structure claire, l'accompagnement externe nécessaire et, last but not least, l'effectif spécialisé à l'administration.

Etat des lieux (slides 3 et 4)

Le programme a donc été adopté jeudi par le Gouvernement. Les premiers travaux ont déjà été lancés dans les tunnels Stéphanie et Montgomery, ainsi que dans les tunnels Porte de Namur et Trône. Plus tard cette année, suivront le tunnel Rogier, les travaux au complexe Reyers, en ce compris les travaux en surface, se poursuivront et le tunnel Porte de Hal suivra début de l'année prochaine.

Tous les tunnels, à l'exception d'une partie de Montgomery et Stéphanie sont fermés, il s'agit, comme je

huidige legislatuur overschrijdt is het maar normaal dat het met u vandaag in detail en in alle transparantie besproken wordt.

Ik zal het plan hoofdstuk per hoofdstuk overlopen.

Het volledige document maak ik over aan de voorzitter van deze Commissie.

Doorheen de presentatie ga ik ook in op de verschillende aanbevelingen die de bijzondere commissie heeft gemaakt. Ik kan u zeggen dat met elk van hen rekening gehouden werd in dit programma.

Doelstellingen (slide 2)

Voor de inhoud aan te snijden vat ik nog even de doelstellingen voor dit plan samen. Die zijn drieledig.

Eerst en vooral staat het garanderen van de veiligheid van de gebruikers absoluut centraal. Nu en in de toekomst - en dit door rekening te houden met de aller recentste internationale normen. Dat wil ook zeggen dat een aantal nodige interventies en werken reeds plaatsvonden om de tunnels veilig open te kunnen houden.

Vandaag zijn zoals u weet enkel een deel van de Stefaniatunnel en de Montgomerytunnel gesloten, dit komt neer op 5,7% van het totaal aan tunnels. Ik wil deze sluitingen zeker niet minimaliseren, en er wordt dag en nacht gewerkt om ze weer open te krijgen, maar laat ons alles in proportie en met de nodige realiteitszin bekijken.

De tweede doelstelling was, zoals ik in mijn inleiding aangaf, het opstellen van een echt programma: dat wil zeggen een operationeel stuk met een inschatting van het budget, maar ook een identificatie van de nodige inspecties, en type werken. Voor dat laatste onderscheidt het plan drie categorieën: kleine werken en onderhoud, groot onderhoud en grote renovaties.

Ten derde heeft het programma ook aandacht voor het beheer van dit project. Immers, willen we dit programma tot een goed einde brengen en in de vooropgestelde tijdsperiode realiseren, dan is zoals de tunnelcommissie aanbeveelde een goed project beheer nodig, met een duidelijke structuur, de nodige externe begeleiding en last but not least gespecialiseerde mankracht bij de administratie.

Stand van zaken (slide 3 en 4)

Het programma werd donderdag dus aangenomen door de regering. De eerste werken zoals aan de Stefaniatunnel en Montgomerytunnel zijn gelanceerd, en ook de Naamsepoort en Troon zijn begonnen. Later dit jaar volgen Rogier, de werken aan het Reyerscomplex inclusief bovengronds lopen verder en begin volgend jaar volgt Hallepoort.

Alle tunnels buiten een deel van Montgomery en Stefania zijn gesloten, dat gaat zoals gezegd om 5.7%.

l'ai déjà dit, de 5,7 % des tunnels.

Table des matières du PPI (slide 5)

Le programme pluriannuel d'investissement comprend 5 chapitres que je parcourrai avec vous avant de procéder à un bref point de la situation et de vous exposer les étapes suivantes.

Je reviendrai d'abord sur le contexte : l'état des tunnels et la nécessité de procéder à leur rénovation.

Ensuite, j'aborderai l'identification des mesures nécessaires. Tant les mesures urgentes pour garantir la sécurité aujourd'hui que les petits et plus gros travaux nécessaires, pour enfin aborder les grands et lourds travaux de rénovation qui sont nécessaires dans certains tunnels.

Ensuite, je vous expliquerai le planning des travaux proposé, combiné au volet budgétaire et aux différents scénarios sur lesquels nous avons travaillé.

Ensuite, j'aborderai encore en détail : les éléments qui sont nécessaires pour commencer les travaux et les mener à bien.

Et enfin, j'aborderai la gouvernance recommandée : le suivi mais aussi le contrôle du programme pluriannuel d'investissement.

Contexte

La Région compte 26 tunnels routiers.

12 d'entre eux ont une longueur de plus de 300 mètres.

Nombreux d'entre eux montrent des signes de vieillissement, ce qui a un impact sur le génie civil et les équipements électromécaniques.

Les incidents comme ceux qui se sont produits dans le tunnel Rogier et dans le tunnel Léopold II en sont l'expression la plus visible.

Par ailleurs, il s'agit notamment du vieillissement de l'étanchéité du béton et de l'équipement par la corrosion ou en raison de la fin du cycle de vie de ces équipements.

Sur la base des analyses qui ont été faites, EGIS conclut que la plupart des tunnels bruxellois «sont en fin de vie».

Il s'agit ici tant des étanchéités que des équipements électromécaniques.

Les problèmes relatifs au génie civil sont dus à une combinaison d'une mauvaise qualité des matériaux utilisés ou à des travaux mal réalisés lors de la phase de construction et d'un manque de grandes interventions lors de la durée de vie de tous les tunnels.

Les conséquences du mauvais état dans lequel se trouvent

PPI inhoudstafel (slide 5)

Het meerjaren-investeringsprogramma omvat 5 hoofdstukken die ik met u zal overlopen alvorens ik een korte stand van zaken geef en de volgende stappen uiteenzet.

Eerst ga ik nog even kort in op de context: de staat van de tunnels en de noodzaak tot renovatie.

Vervolgens ga ik in op de identificatie van de nodige maatregelen. Zowel de dringende maatregelen om de veiligheid vandaag te garanderen als de kleine en grotere werken die nodig zijn, om tot slot in te gaan op de grote en zware renovatiewerken die in bepaalde tunnels nodig zijn.

Vervolgens leg ik u de vooropgestelde planning van de werken uit, gecombineerd met het budgettaire plaatje en de verschillende scenario's waarop gewerkt wordt.

Daarna ga ik in op de uitvoering: welke elementen zijn nodig om de werken aan te vatten en tot een goed einde te brengen.

En tot slot ga ik in op de aangewezen governance: de opvolging maar ook de controle van het meerjaren-investeringsprogramma.

Context

Het Gewest telt 26 wegverkeertunnels.

12 daarvan zijn langer dan 300 meter.

Veel van hen vertonen tekenen van veroudering hetgeen zijn weerslag heeft op de burgerlijke bouwkunde en de elektromechanische uitrusting.

De incidenten zoals die in de Rogiertunnel en de Leopold II-tunnel zijn daar de meest zichtbare uiting van.

Het gaat hierbij onder meer om de veroudering van de waterdichting van het beton en van de uitrusting door corrosie of door het einde van de levenscyclus van die uitrusting.

Op basis van de analyses die gebeurd zijn besluit EGIS dat de meeste van de Brusselse tunnels "einde leven zijn".

Het gaat hier dan zowel over de waterdichtingen als over de elektromechanische uitrusting.

De problemen op vlak van burgerlijke bouwkunde zijn te wijten aan een combinatie van een slechte kwaliteit van de gebruikte materialen of van slecht uitgevoerd werk tijdens de bouwfase en van te weinig grote interventies over de hele levensloop van de tunnels.

De gevolgen van de slechte staat waarin de tunnels zich

les tunnels sont sérieuses :

- Un risque de chute de morceaux de béton ou d'équipements.
- Un risque de perte de stabilité avec des dangers potentiels pour les infrastructures contiguës (comme les voiries ou les tunnels du métro).
- Un risque de panne dans l'exploitation (par exemple : un appareillage essentiel qui tombe en panne).

Je tiens à souligner ici que Bruxelles Mobilité a sécurisé les risques les plus pertinents et – qu'à l'exception des tunnels Stéphanie et Montgomery – tous les autres tunnels peuvent rester ouverts en toute sécurité.

S'appuyant sur les inspections de 2009 et 2010 qui se sont principalement concentrées sur la sécurité, en novembre 2015, comme vous le savez, une campagne d'inspection visuelle et manuelle, intensive et poussée a été lancée concernant la stabilité et l'électromécanique de tous les tunnels.

Plan d'action – mesures urgentes (slide 6)

Sur la base de ces inspections et de ces analyses, des actions ont été identifiées dans trois catégories différentes.

A. Les mesures les plus urgentes visant à contrer le risque inévitable de chute de morceaux de béton, d'appareils ou la perte de stabilité

- Sont compris dans cette catégorie, les travaux de décapages des plafonds de certains tunnels et la sécurisation de ces plafonds, en installant notamment des filets de sécurité.

- Mais également le remplacement et l'entretien de l'électromécanique

Plan d'action – inspection et entretien quotidien (slide 7)

1. Actions à court et moyen terme pour mieux gérer les conséquences du vieillissement et aborder les risques en cas d'incendie. Ici, il s'agit de deux types d'actions différents :

a. D'une part, l'inspection systématique des ouvrages d'art et leur entretien quotidien, ou les petits travaux qui relèvent de l'entretien ordinaire d'un tunnel

- Comme vous le savez, depuis la fin de l'année dernière, une campagne d'inspection avec notamment des sondages du béton. Dans les années à venir également, nous continuerons les inspections. La fréquence de ces inspections sera déterminée par le feed-back des inspections et du contrôles en cours.

- En ce qui concerne l'entretien, EGIS propose actuellement un plan d'entretien et de maintenance pour chaque tunnel. Ces plans peuvent être réalisés dans le cadre des marchés d'entretien que possède actuellement BM.

bevinden zijn ernstig:

- Er is risico op vallende brokstukken of uitrusting.
- Risico op verlies aan stabiliteit met potentiële gevaren voor aanpalende infrastructuur (zoals wegen of metro tunnels)
- En risico op uitval in de uitbating (bv. essentiële apparatuur die het begeeft)

Ik wil hier benadrukken dat Brussel Mobiliteit de meest pertinente risico's beveiligd heeft en dat – uitgezonderd de Stefania en de Montgomery tunnels – alle overige tunnels veilig open kunnen blijven.

Verderbouwend op de inspecties van 2009 en 2010 die zich voornamelijk concentreerden op veiligheid werd in november 2015 zoals u weet een intensieve en doorgedreven, visuele en manuele inspectie campagne opgestart naar de stabiliteit en de elektromechanica van alle tunnels.

Actieplan – dringende maatregelen (slide 6)

Op basis van deze inspecties en analyses werden acties geïdentificeerd in drie verschillende categorieën.

A. De meest dringende maatregelen die het onmiddellijke gevaar van vallende brokstukken, uitvallende apparatuur of stabiliteitsverlies tegen gaan

- Hieronder vallen de afbikkingswerken aan de plafonds van bepaalde tunnels en verder beveiligen van die plafonds, onder meer door het plaatsen van netten

- Maar ook het vervangen en onderhouden van de elektromechanica

Actieplan – inspectie en dagelijks onderhoud (slide 7)

1. Acties op korte en middellange termijn om de gevolgen van de veroudering beter te beheren en de risico's in geval van brand aan te pakken. Hier gaat het om twee verschillende soorten acties

a. Enerzijds de systematische inspectie van de kunstwerken en hun dagdagelijks onderhoud, of de kleine werkzaamheden die horen bij het gewone onderhoud van een tunnel

- Zoals u weet loopt sinds eind vorig jaar een intensieve inspectie campagne met onder meer betonsonderingen. Ook de komende jaren zullen we blijvend inspecteren. De frequentie hiervan wordt bepaald door de feedback uit de lopende inspecties en het toezicht.

- Wat betreft het onderhoud stelt EGIS momenteel een onderhouds- en instandhoudingsplan op voor elke tunnel. Deze plannen kunnen uitgevoerd worden onder de onderhoudsopdrachten die BM vandaag heeft.

Gros travaux (slide 8)

b. D'autre part, les gros travaux que nous catégorisons sous le terme grand entretien du génie civil (ex. rénovation du revêtement routier ou du revêtement des parois) et la rénovation de l'équipement électromécanique (automates, tableaux électriques ou éclairage).

- Ceux-ci doivent évidemment être coordonnées et harmonisés entre eux. À cet effet, un certain nombre de choses ont été lancées ou réalisées. Comme la rénovation de l'égouttage du tunnel Arts/Loi ou la rénovation et les travaux de sécurisation des trémies des tunnels Trône et Porte de Namur qui sont actuellement en cours. Ou la protection contre le gel des hydrants dans tous les tunnels.

- Le PPI comprend un pré-programme qui dresse une liste de ce type de travaux et donne une estimation des coûts d'investissement pour chaque ouvrage d'art avec comme point de départ, l'année 2015, et ce, pour les 10 prochaines années par système, tant pour le génie civil que pour l'équipement.

Rénovations lourdes (slide 9)

3. Et enfin, pour les tunnels les plus complexes qui présente le risque le plus élevé, ce genre de gros travaux ne sont pas suffisants, et il y a lieu de procéder à des rénovations lourdes. Il s'agit, par exemple, de la réparation de l'étanchéité ou de la dégradation du béton, l'aménagement de nouvelles issues de secours ou de nouvelles conduites.

- Ces travaux sont plus radicaux, prennent plus de temps et constituent le noyau du PPI. Seuls les grands tunnels ont besoin de rénovations lourdes. Pour les tunnels plus courts, les systèmes sont moins complexes et la rénovation peut avoir lieu via de gros travaux comme je viens de le décrire.

- Lors de rénovations lourdes, la mobilité joue un rôle important, parce que le Gouvernement a toujours indiqué que la fermeture d'un tunnel pour une longue période n'était pas acceptable.

Carte (slide 10)**Planning : structure** (slide 11)

Le planning des travaux comprend, comme recommandé également par la commission spéciale, systématiquement les mêmes subdivisions :

1. Le contrôle, les travaux urgents, l'entretien et les gros travaux nécessaires jusqu'à la rénovation lourde.

2. Le budget afférent tunnel par tunnel et année par année. Et ce, sur la base de feed-back international, et pour certains tunnels, assorti de majorations forfaitaires.

Grote werken (slide 8)

b. Anderzijds grote werken die we categoriseren onder het groot onderhoud van de burgerlijke bouwkunde (bv. hernieuwen van het wegdek of de gevelbekleding) en de vernieuwing van elektromechanische uitrusting (automaten, elektriciteitsborden of verlichting).

- Deze moeten uiteraard gecördineerd worden en op elkaar afgestemd worden. Hiervoor zijn al een aantal zaken opgestart of gerealiseerd. Zoals de volledige renovatie van de afwatering van de Kunst-Wet-tunnel of de renovatie en beveiligingswerken aan de tunnelmonden van Troon en Naamse Poort die momenteel bezig zijn. Of de bescherming tegen bevriezing van de brandkranen in alle tunnels.

- Het PPI bevat een pre-programma dat dit type werken oplijst en een raming weergeeft van de investeringskosten voor ieder kunstwerk met als beginpunt 2015 en dit voor de komende 10 jaar per systeem, zowel voor burgerlijke bouwkunde als voor de uitrusting.

Zware renovaties (slide 9)

3. En tot slot, voor de meest complexe tunnels die het hoogste risico hebben zijn dergelijke grote werken niet voldoende en zijn zware renovaties aan de orde. Dan gaat het over bijvoorbeeld het herstel van de waterdichting of het aangetaste beton, de aanleg van nieuwe nooduitgangen of leidingen.

- Deze werken zijn ingrijpender en nemen meer tijd in beslag en vormen de kern van het PPI. Enkel de grote tunnels hebben zware renovaties nodig. Voor de kortere tunnels zijn de systemen minder complex en kan de renovatie gebeuren via de grote werken zoals ik daarnet beschreven heb.

- Bij de zware renovaties speelt de mobiliteit een belangrijke rol, omdat de Regering steeds heeft aangegeven dat het sluiten van een tunnel voor een lange periode niet aanvaardbaar is.

Kaartje (slide 10)**Planning: structuur** (slide 11)

De planning van de werken bevat, zoals ook aanbevolen door de bijzondere commissie, systematisch dezelfde onderdelen:

1. Het toezicht, de dringende werken, het onderhoud en de grote werken die nodig zijn tot de zware renovatie.

2. Het daarbij horende kostenplaatje tunnel per tunnel en jaar per jaar. Dit op basis van internationale feedback, en bij bepaalde tunnels versterkt met forfaitaire verhogingen.

3. L'identification des travaux de rénovation lourde avec un montant des travaux estimé sur la base des différentes inspections et à la lumière du vieillissement du génie civil.

Comme recommandé par la commission, ces montants comprennent les incertitudes, les risques et la réalisation d'études.

Planning – critères & timing (slide 12)

Pour procéder à la planification budgétaire et à la priorisation, un certain nombre de choses ont été prises en compte.

1. Le moins de risques possibles (et donc aussi commencer le plus rapidement possible les travaux de rénovation lourde)
2. Le moins de nuisances possibles en termes de mobilité
3. Contraintes techniques (ex. : les tunnels Belliard ou le tunnel Reyers sont très complexes)
4. Lissage des charges financières

La commission spéciale a également recommandé qu'une procédure claire soit définie pour démontrer la priorité de certains travaux ou certaines rénovations. À présent, le PPI le fait de manière plus claire avec des codes couleur. Voici un exemple.

Planning – structure (slide 13)

Dans les deux premières colonnes sont indiqués d'une part l'âge et le génie civil (cela va du vert, au rouge en passant par le jaune et l'orange), et d'autre part, la sécurité incendie avec les mêmes codes couleur.

En combinaison avec les critères, cela indique ensuite un planning où les rénovations lourdes sont à chaque fois indiquées en rouge sur une ligne du temps. Ainsi, vous voyez ici que la rénovation du tunnel Porte de Hal doit commencer début 2017 et se terminer en 2018.

Le tunnel Léopold II est prévu pour début 2018. Les tunnels Belliard et Loi sont liés et se chevauchent avec le tunnel sous le Cinquantenaire car ils sont liés entre eux au niveau de la circulation et doivent commencer en 2019 (Cinquantenaire 2020). Les travaux dans les tunnels Louise et Stéphanie devraient commencer en 2018.

Pour Rogier, des travaux d'étanchéité seront réalisés cet été. Par conséquent, la rénovation lourde pourra attendre jusqu'en 2022.

Pour les tunnels Montgomery, Reyers, Trône et Bailli également, des gros travaux seront réalisés en attendant les rénovations qui, de ce fait, pourront commencer plus tard.

Planning – exemple par tunnel (slide 14)

Voici un exemple de ce que cela donne par tunnel avant la

3. De identificatie van de zware renovatiewerken met een bedrag van de werken geraamd op basis van de verschillende inspecties en in het licht van de veroudering van de burgerlijke bouwkunde.

Zoals aanbevolen door de commissie bevatten deze bedragen onzekerheden, risico's en de uitvoering van studies

Planning – criteria & timing (slide 12)

Om de budgettaire planning en de prioritering te maken werden een aantal zaken in rekening gebracht.

1. Zo weinig mogelijk risico's (en dus zo snel als mogelijk de zware renovatiewerken aanvangen)
2. Zo weinig mogelijk overlast op vlak van mobiliteit
3. Technische beperkingen (bv. de Belliard of de Reyers tunnel zijn heel complex)
4. De financiële lasten afvlakken

De bijzondere commissie heeft eveneens aanbevolen dat er een duidelijke procedure moet zijn om de prioriteit van bepaalde werken of renovaties aan te tonen. Wel nu, het PPI doet dat op een heldere wijze met kleurcodes. Hierbij ziet u een voorbeeld.

Planning – structuur (slide 13)

In de twee eerste kolommen wordt de ernst van enerzijds de ouderdom en de burgerlijke bouwkunde aangeduid (dat gaat van groen, over geel en oranje naar rood) en anderzijds de brandveiligheid met dezelfde kleurcode.

Dit in combinatie met de criteria geeft vervolgens een planning waarbij de zware renovaties telkens met rood worden aangeduid op een tijdlijn. Zo ziet u hier dat de renovatie van de Hallepoorttunnel voorzien is aan te vatten begin 2017 en moet afgerond zijn in 2018.

Leopold II is voorzien voor begin 2018. Belliard en Wet zijn gekoppeld en overlappen met de tunnel onder het Jubelpark omdat deze verkeersmatig met elkaar verbonden zijn en moeten van start gaan in 2019 (Jubel 2020). Louiza en Stefania zijn voorzien om te starten in 2018.

Voor Rogier worden deze zomer de werken aan de waterwering gedaan waardoor de zware renovatie kan wachten tot 2022.

Ook voor Montgomery, Reyers, Troon en Baljuw worden grote werken uitgevoerd in afwachting van de renovaties die daardoor later kunnen starten.

Planning – voorbeeld per tunnel (slide 14)

Hier ziet u een voorbeeld wat dit geeft aan werken per

rénovation lourde.

Dans ce cas, le tunnel Porte de Hal. Comme vous le voyez, depuis 2014, de gros travaux ont déjà été réalisés en préparation des travaux de rénovation lourde. Les études ont été réalisées, les consultations sont en cours cette année. Actuellement, le cahier des charges est également en cours de finalisation. Dès que celui-ci sera terminé, les travaux de rénovation lourde pourront commencer. Ceci est prévu pour début 2017.

Ce PPI veille à ce que la quasi totalité des tunnels longs soient rénovés dans un délai de 10 ans, à l'exception des tunnels Reyers Centre et Bailli qui sont moins prioritaires en termes de sécurité.

Sur la base des critères que je viens d'énumérer, il y a deux scénarios budgétaires : un où seul le tunnel Léopold II est réalisé dans le cadre d'un PPP et le reste via la procédure classique, et un où la rénovation du tunnel Belliard se fait également via un PPP.

On analysera dans les semaines à venir s'il faut que l'on procède, dans le cadre de la structure PPP, via un contrat DBFM ou DBM – par conséquent, je ne reviendrai pas sur ce point aujourd'hui.

Planning – éléments du budget (slide 15)

Lors du budget, on a tenu compte

- du contrôle
- des inspections
- de l'entretien
- du Gros Entretien et de la Rénovation des installations
- des rénovations lourdes
- des incertitudes et des risques
- des études et du suivi des travaux.

Budget du scénario 1 (slide 16)

Ainsi, le scénario 1 donne ce qui suit : vous voyez le coût d'investissement de la rénovation (mauve), de l'entretien (rouge) et des redevances de disponibilité pour le PPP (bleu).

Il s'agit d'un coût entre 60 et 70 millions en moyenne par an. Le coût total est de 771 millions HTVA (tva 21%) d'ici 2031, soit 1.093 millions d'euros.

Ce scénario, avec le tunnel Léopold II dans le cadre d'un PPP, mais pas le tunnel Belliard, donne de gros pics en 2018-19-20 et 21

Planning – budget du scénario 2 (slide 17)

Dans le scénario où la rénovation du tunnel Belliard est réalisée également dans le cadre d'un montage PPP, la structure est plus plane et les pics apparaissent en 2020-21 et 22.

Ici le coût est entre 50 et 60 millions d'euro en moyenne par

tunnel voorafgaand aan de zware renovatie.

In dit geval de Hallepoorttunnel. Zoals u ziet worden er sinds 2014 al grote werken gedaan ter voorbereiding van de zware renovatie. Studies werden gedaan, consultaties lopen dit jaar. Momenteel wordt ook het lastenboek afgewerkt. Eens dat af is kunnen de zware renovaties starten, en dat is voorzien voor begin 2017.

Dit PPI zorgt ervoor dat bijna alle lange tunnels binnen een tijdspanne van 10 jaar zullen gerenoveerd zijn, behalve het Reyers Centrum en Baljuw die op vlak van veiligheid minder prioritair zijn.

Op basis van de criteria van daarnet liggen er twee budgettaire scenario's voor: een waar alleen Leopold II in een PPS wordt gedaan en de rest via de klassieke procedure, en een waar ook de renovatie van Belliard in een PPS wordt gedaan.

Of we binnen die PPS structuur moeten gaan voor den DBFM contract of een DBM overeenkomst wordt de komende weken geanalyseerd – en daar zal ik vandaag dan ook niet verder op ingaan.

Planning – budget elementen (slide 15)

Bij het budget wordt rekening gehouden met

- toezicht
- inspecties
- onderhoud
- Groot Onderhoud en Vernieuwing installaties
- zware renovaties
- onzekerheden en risico's
- studies en opvolging werken

Budget scenario 1 (slide 16)

Zo geeft scenario 1 dit plaatje: u ziet de investeringskost in de renovatie (paars), het onderhoud (rood) en de beschikbaarheidsvergoedingen voor de PPS (blauw).

De kosten bedragen gemiddeld tussen 60 en 70 miljoen per jaar. De totale kosten bedragen 771 miljoen exclusief BTW (21% btw) tegen 2031, of 1.093 miljoen euro.

Dit scenario, met Leopold II in PPS, maar Belliard niet, geeft grote pieken in 2018-19-20 en 21

Planning – budget scenario 2 (slide 17)

In het scenario met ook de renovatie van de Belliard tunnel onder een PPP constructie is de structuur iets vlakker en liggen de pieken in 2020-21 en 22.

Hier bedragen de kosten gemiddeld tussen 50 en 60

an. Le coût total est de 760 millions d'euro HTVA, soit 979 millions tva comprise.

Exécution – schémas types (slide 18)

À la suite des recommandations de la commission spéciale, une attention particulière est également accordée à la structure et au suivi des travaux.

Pour la réalisation du PPI, des schémas types ont été développés en fonction du type de montage planifié pour l'exécution des travaux : adjudication classique ou PPP.

En tout cas, on travaillera toujours avec ce que l'on appelle un AMO : un assistant ayant des compétences techniques spécifiques pour mettre sur pied des études avec des choix stratégiques qui doivent être préparés pour poursuivre le programme des travaux.

Ces schémas types tiennent en outre compte de la manière selon laquelle on choisit le maître d'ouvrage, l'utilisation de conseillers, les études, et évidemment la nature des travaux à réaliser.

Pour chaque tunnel, un schéma de ce type a été rédigé et annexé au PPI.

Exécution – mobilité (slide 19)

Un autre point central à la lumière de la réalisation des travaux qui a été avancé dans les recommandations, et je pense pour tous ceux qui ont été impliqués dans ce dossier, est le maintien de la mobilité pendant les travaux de rénovation lourde.

À cet effet, des objectifs contractuels, des amendes et des critères d'évaluation seront imposés au maître d'ouvrage et aux entreprises concernées.

La règle de conduite est en outre de réaliser autant que possible les travaux pendant la nuit et les vacances, ou en d'autres termes, d'essayer d'éviter les fermetures de tunnels pendant la semaine de travail.

Ici également, on s'est arrêté sur l'impact sur la mobilité et des accords seront pris avec les communes et les zones de police concernées.

Gouvernance : Bruxelles Mobilité (slide 20)

Comme vous le savez, BM a déjà été renforcé à l'aide d'externes d'EGIS et du DIPT (STIB).

La demande de renfort externe a été approuvée par le Gouvernement sur le principe afin d'assurer la réalisation de ce plan.

Comme recommandé par la commission spéciale, contact a été pris avec la Cour des Comptes, j'espère pouvoir vous

miljoen euro per jaar. De totale kosten bedragen 760 miljoen euro exclusief BTW, of 979 miljoen inclusief BTW.

Uitvoering – typeschema's (slide 18)

In navolging van de aanbevelingen van de bijzondere commissie wordt ook bijzondere aandacht aan de structuur en de opvolging van de werken gegeven.

Voor de uitvoering van het PPI werden dan ook typeschema's ontwikkeld in functie van het soort constructie dat gepland is voor de uitvoering van de werkzaamheden: klassieke aanbesteding of PPP.

In elk geval wordt er steeds gewerkt met een zogenaamde AMO: een assistent met specifieke technische deskundigheid om studies op te stellen in verband met de strategische keuzes die moeten voorbereid worden om het programma verder uit te werken.

Deze typeschema's houden verder rekening met de wijze waarop de bouwheer gekozen wordt, het gebruik van adviseurs, studies, en uiteraard de aard van de uit te voeren werken.

Per tunnel werd een dergelijk schema opgesteld en toegevoegd aan het PPI.

Uitvoering – mobiliteit (slide 19)

Een ander centraal punt in het licht van de uitvoering van de werken dat naar voor kwam in de aanbevelingen in, en ik denk voor iedereen betrokken in dit dossier is het behoud van de mobiliteit tijdens de zware renovatiewerken.

Hiervoor zullen contractuele doestellingen, boetes en evaluatiecriteria opgelegd worden aan de bouwheer en de betrokken ondernemingen.

De stelregel hierbij is zoveel mogelijk werken uitvoeren tijdens de nacht en tijdens de vakanties of met andere woorden, tunnelsluitingen tijdens de werkweek trachten te vermijden.

Ook hier wordt uiteraard stilgestaan bij de impact op de mobiliteit en zullen afspraken gemaakt worden met de betrokken gemeenten en politiezones.

Governance – BM aangenomen (slide 20)

Zoals u weet werd BM al versterkt met externen van EGIS en DIPT (MIVB)

De vraag voor externe versterking werd principieel goedgekeurd door de regering om de uitvoering van dit plan te verzekeren.

Zoals aanbevolen door de bijzondere commissie werd contact opgenomen met het Rekenhof, ik hoop u daarover

informer rapidement et un audit externe a débuté sous ma supervision et celle du Secrétaire d'État à la Fonction Publique, du Ministre-Président et du Ministre des Finances.

Sur cette base, il va falloir réexaminer tant la structure que l'effectif en personnel.

Gouvernance - Modernisation du centre de mobilité (Slide 21)

Outre la mission de Mobiris de contrôler la circulation, elle se charge également de la supervision technique et le contrôle de la sécurité de la circulation et la diffusion des informations routières.

Aujourd'hui, il y a trop peu d'interface entre ces systèmes et ceux-ci sont souvent obsolètes. Dans le cadre du PPI, nous réaliserons les modernisations et améliorations nécessaires.

Stéphanie (Slide 22)

Le tunnel Stéphanie a entre 50 et 60 ans et le béton est en très mauvais état. Sur la base des rapports d'EGIS et de Greisch, il semble que la composition du béton soit la principale cause. En raison de la présence de sel dans la composition et de par l'infiltration d'eau, les armatures rouillent et se décomposent, ce qui provoque la dégradation du béton.

Dans ma mission, les bureaux d'études et BM ont cherché une solution afin de rouvrir rapidement le tunnel. Et ce, en attente de la rénovation complète. Nous avons étudiés différentes options et décidé, sur la base de l'avis des experts, d'enlever une partie du béton du plafond, de fixer de nouvelles armatures et de les recouvrir d'une nouvelle couche de béton.

Les travaux réalisés sont très complexes et s'opèrent en trois phases. La première phase consiste en l'hydrodémolition du béton endommagé avec de l'eau projetée à forte pression. Il s'agit d'un travail énorme, car il s'agit d'un jet de 1000 bars qui est projeté contre le béton. On procède en outre, bande par bande, et le plafonds est étonné en même temps. Lorsque le béton est enlevé, les armatures sont visibles. La deuxième phase consiste en la pose de nouvelles armatures. Et dans la dernière phase, celles-ci sont fixées à l'aide d'une nouvelle couche de béton projeté.

Pendant les travaux, il a été constaté qu'il y avait des armatures qui n'étaient pas indiquées dans les plans originaux et que le béton était en pire état qu'escompté initialement. De ce fait, nous avons dû aller plus en profondeur jusqu'à la deuxième couche d'armatures. Ceci prend évidemment plus de temps (l'hydrodémolition dure donc plus longtemps). Nous avons ensuite décidé de placer de nouvelles armatures en acier inoxydable plus en profondeur dans le plafond. Celles-ci offrent une meilleure résistance à la corrosion.

snel te kunnen inlichten en is ook een externe audit begonnen onder mijn supervisie en die van de Staatssecretaris voor het Openbaar Ambt, de Minister-President en de Minister van Financiën.

Op basis daarvan zal zowel de structuur als het personeelseffectief herbekeken worden.

Governance - Modernisering mobiliteitscentrum (slide 21)

Naast de opdracht van Mobiris om toezicht te houden op het verkeer staat het ook in voor het technisch superviseren en het toezicht op de veiligheid van het verkeer en de verspreiding van verkeersinformatie.

Vandaag is er te weinig interface tussen deze systemen onderling en zijn de systemen vaak verouderd. In het kader van het PPI zullen we de nodige modernisering en verbeteringen uitvoeren.

Stefania (slide 22)

De stefaniatunnel is 50-60 jaar oud en het beton is in zeer slechte staat. Op basis van rapporten van EGIS en GREISH blijkt de samenstelling van het beton de grootste boosdoener te zijn. Door de aanwezigheid van zout in de samenstelling en insijpeling van water roesten de wapeningen en gaan ze uitzetten wat betonrot veroorzaakt.

In mijn opdracht hebben de studiebureaus en BM gezocht naar een oplossing om de tunnel snel terug open te kunnen stellen. Dit in afwachting van de volledige renovatie. We hebben verschillende opties bestudeerd en op basis van advies van de experts beslist om het beton in het plafond voor een deel weg te nemen en nieuwe wapeningen te bevestigen en af te dekken met een nieuwe laag spuitbeton.

De werken die plaatsvinden zijn zeer complex en gebeuren in drie fases. De eerste fase is het afsputten met water onder hoge druk van het slechte beton. Dit is een enorm werk, want het gaat hier om een straal van 1000 bar die tegen het beton geprojecteerd wordt. Men gaat hierbij strook per strook te werk en tegelijkertijd wordt het plafond ondersteut. Als het beton weg is, worden de wapeningen zichtbaar. De tweede fase is het plaatsen van nieuwe wapeningen en vervolgens in de laatste fase worden deze vastgezet met een laag nieuw spuitbeton.

Tijdens de werken werd opgemerkt dat er wapeningen zitten die niet op de originele plannen stonden aangeduid en dat het beton in een slechtere staat was dan aanvankelijk gedacht. Daardoor hebben we dieper moeten wegspuiten tot aan de tweede laag van de wapeningen. Dat neemt natuurlijk meer tijd in beslag (het afsputten duurt hierdoor langer). We hebben vervolgens besloten om diep in het plafond nieuwe roestvrije wapeningen te plaatsen. Die zijn nog beter bestand tegen corrosie.

De ce fait, le chantier durera un peu plus longtemps, mais la solution temporaire deviendra une solution définitive. Le plafond sera donc entièrement réparé. On évite ainsi une année de fermeture. Sans problèmes imprévus, nous espérons que les travaux pourront être terminés pour la fin des vacances d'été et que le tunnel pourra rouvrir à ce moment-là. Si le tunnel doit encore être fermé pour d'autres travaux, ceux-ci auront lieu uniquement la nuit et, le cas échéant, pendant les vacances scolaires.

Point de la situation & étapes suivantes (Slide 23)

Comme je l'ai dit, le PPI a été approuvé par le Gouvernement.

Des travaux importants ont déjà commencé :

- 2016-2017
 - Travaux Stéphanie & Montgomery (en cours)
 - Travaux Trône & Porte de Namur (en cours)
 - Etanchéité Rogier (été 2016)
 - Début des travaux Porte de Hal (début 2017)

Les discussions concernant le choix du DBM ou DBFM sont en cours.

Les résultats de l'audit devraient être connus pour cet été afin que les réformes et recrutements nécessaires puissent commencer.

En ce qui concerne le tunnel Montgomery, j'espère pouvoir vous donner une actualisation pour la fin du mois concernant les travaux en cours.

Enfin, je peux également vous annoncer que le Parlement recevra un état des lieux au moins une fois par an concernant la réalisation de ce PPI. »

En conclusion, le ministre réaffirme sa détermination de garder tous les tunnels ouverts et de prévoir annuellement dans les budgets régionaux l'argent nécessaire pour leur rénovation sans qu'on touche à d'autres priorités.

II. Discussion

Mme Céline Delforge remercie le ministre d'avoir présenté ce plan en primeur au parlement. Elle souhaite connaître la marge d'erreur des estimations financières qui sont livrées dans ce document.

Il est évident que tous ces tunnels sont en fin de vie, et parmi les conclusions émises par la commission spéciale chargée des tunnels, il était question de réfléchir à l'avenir des tunnels à Bruxelles. Or le ministre semble dire ici que tout doit être réparé et que l'on va continuer comme avant à maintenir tous ces tunnels ouverts. Il y a selon l'intervenante deux aspects dans la question des tunnels : d'une part la sécurisation de l'ensemble des tunnels, ce qui est évident, et

Hierdoor zal de werf iets langer duren, maar wordt de tijdelijke oplossing een definitieve oplossing. Het plafond zal dus volledig hersteld zijn. Hierdoor vermijden we een jaar sluiting. We hopen dat de werken, zonder onvoorziene problemen, kunnen afgerond worden voor het einde van de zomervakantie en dat de tunnel dan opnieuw open kan. Indien de tunnel voor verdere werken nog dient gesloten te worden zal dit enkel 's nachts en desnoods in de schoolvakanties gebeuren.

Stand van zaken & next steps (slide 23)

Het PPI werd zoals gezegd goedgekeurd door de regering.

Bepaalde belangrijke werken zijn al bezig :

- 2016-2017
 - Zoals u weet stefanie en montgomery
 - Troon en naamse poort zijn eveneens begonnen
 - Deze zomer vinden de werken aan de waterwering van de rogiertunnel plaats
 - en voor hallepoort start de werf begin 2017

De besprekingen rond de keuze voor DBM of DBFM zijn lopende.

De resultaten van de audit moeten voor de zomer bekend zijn zodat de nodige hervormingen en aanwervingen aangevat kunnen worden.

Wat betreft de Montgomery-tunnel hoop ik voor het einde van de maand een update te kunnen geven over de lopende werken.

Tot slot kan ik ook meegeven dat het parlement minstens jaarlijks een stand van zaken zal krijgen van de uitvoering van dit PPI.».

Tot slot bevestigde de minister nogmaals dat hij vastbesloten is alle tunnels open te houden en het geld dat nodig is voor de renovatie ervan jaarlijks in de gewestbegrotingen op te nemen zonder dat dit ten koste gaat van andere prioriteiten.

II. Bespreking

Mevrouw Céline Delforge dankt de minister dat zij dit plan aan het Parlement heeft voorgelegd. Zij wenste te weten wat de foutmarge is van de in dit document gegeven financiële ramingen.

Het is duidelijk dat al deze tunnels aan het eind van hun levenscyclus zijn en een van de conclusies van de speciale commissie voor tunnels was dan ook om na te denken over de toekomst van tunnels in Brussel. De minister lijkt te zeggen dat alles moet worden gerepareerd en dat we al deze tunnels open zullen houden zoals voorheen. Volgens de spreker heeft de tunnelkwestie twee aspecten: enerzijds moeten alle tunnels veilig worden gemaakt, wat voor de

d'autre part, il devrait y avoir toute une réflexion à mener sur l'avenir des tunnels, une réflexion globale en matière de mobilité, sur les tunnels que l'on pourrait garder et ceux dont on pourrait très bien se passer.

La députée se dit atterrée par ce plan pluriannuel : que ce soit la formule DBM ou DBFM qui sera choisie, ce sont des plans sur 25 ans qui vont engager les cinq prochains gouvernements : ceux-ci ne pourront plus revenir dessus ou faire marche arrière, décider de fermer certains tunnels. C'est le risque de ces partenariats public/privé, d'autant plus qu'il y a toujours un risque dans le chef du privé de tomber en faillite.

En résumé, la députée estime que le ministre engage beaucoup trop de moyens dans la rénovation des tunnels. Si l'argent vient un jour à manquer, où ira-t-on chercher les moyens pour les payer ? On risque d'obérer gravement les budgets destinés aux transports publics.

M. Ridouane Chahid remercie également le ministre pour sa présentation. Celle-ci offre une occasion de réfléchir à un plan d'avenir à long terme sur les tunnels. Quelle politique de mobilité voulons-nous pour Bruxelles ? Ne commencerait-on pas à réfléchir sur les tunnels dont on pourrait se passer dans dix ou vingt ans ?

Le ministre a évoqué dans sa présentation les managers de crise : ne réfléchirait-on pas à plus long terme, pour avoir une signalisation adaptée lorsqu'il y a un tunnel fermé ?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven insiste sur l'utilité des tunnels. Lorsque l'on veut accéder à la Région par le Ring, et que l'on voit de grands panneaux indiquant « tunnels fermés », cela décourage les gens d'accéder au centre de Bruxelles. Pour l'intervenant, les tunnels sont très utiles à la fluidité du trafic. Il ne faudrait donc pas trop vite les reléguer à l'archéologie.

A ce stade, le député pose plusieurs questions : quelle fréquence prévoit-on pour les inspections systématiques des tunnels ? Y a-t-il un lissage budgétaire sur une longue période, afin d'éviter des imprévus ? Par quels moyens va-t-on financer les réparations ? S'agit-il d'un contrat global avec des clauses de révision ?

M. Marc Loewenstein remercie également le ministre pour son exposé. Ce document était très attendu. En effet, celui-ci détaille le planning tunnel par tunnel : il y a 523 millions qui sont prévus pour la rénovation de ces tunnels et le ministre a abordé deux modèles : soit le PPP, soit un emprunt régional. Mais le PPP implique-t-il d'office un péage pour l'utilisateur ? Par exemple, on ferait payer un droit de passage à l'entrée du tunnel Léopold II ou du tunnel Belliard. S'il s'agit de cela, l'intervenant estime que c'est incohérent, car cela risque de reporter le trafic ailleurs en voirie. Par contre, le groupe DéFI est favorable à une « charge de congestion », comme à Londres, qui permettrait d'augmenter le budget de mobilité de 35%, en générant 300

hand ligt, en anderzijds moet er een algemene bezinning komen over de toekomst van de tunnels, een algemene bezinning over mobiliteit, over de tunnels die kunnen worden behouden en over de tunnels die heel goed kunnen worden afgeschaft.

Het parlamentslid zei dat zij verbijsterd was over dit meerjarenplan: of nu voor de DBM- of DBFM-formule wordt gekozen, dit zijn plannen voor 25 jaar die de volgende vijf regeringen zullen vastleggen: zij zullen er niet meer op kunnen terugkomen of besluiten bepaalde tunnels te sluiten. Dit is het risico van deze publiek-private partnerschappen, temeer daar er altijd een risico bestaat dat de particuliere sector failliet gaat.

Samenvattend is het lid van mening dat de minister veel te veel geld uittrekt voor de renovatie van de tunnels. Als het geld op is, waar haalt hij dan het geld vandaan om het te betalen? Het risico bestaat dat de budgetten voor openbaar vervoer ernstig worden ondermijnd.

Ook de heer Ridouane Chahid dankte de minister voor zijn presentatie. Het was een gelegenheid om na te denken over een langetermijnplan voor de tunnels. Welk mobiliteitsbeleid willen we voor Brussel? Moeten we niet gaan nadenken over tunnels die we over tien of twintig jaar kunnen missen?

In zijn presentatie had de minister het over crisisbeheerders: moeten we niet op langere termijn denken, zodat we de juiste signalering hebben wanneer een tunnel wordt gesloten?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven drong aan op het nut van tunnels. Wanneer mensen het Gewest via de Ring willen bereiken en grote borden zien met de tekst "tunnels gesloten", ontmoedigt dit mensen om het centrum van Brussel in te gaan. Voor de spreker zijn de tunnels zeer nuttig voor de doorstroming van het verkeer. Zij mogen dus niet te snel tot de archeologie worden gedegradeerd.

In dit stadium stelde het lid verschillende vragen: hoe vaak waren systematische inspecties van tunnels gepland? Is er sprake van afvlakking van de begroting over een lange periode, om onvoorziene gebeurtenissen te voorkomen? Hoe zullen de reparaties worden gefinancierd? Is het een algemeen contract met herzieningsclausules?

Ook de heer Marc Loewenstein dankt de minister voor zijn presentatie. Er werd reikhalzend uitgekeken naar dit document. In het document wordt de planning voor elke tunnel gedetailleerd uiteengezet: voor de renovatie van deze tunnels is 523 miljoen euro uitgetrokken, en de minister besprak twee modellen: een PPP of een regionale lening. Maar brengt de PPP automatisch een tolheffing voor de gebruiker met zich mee? Zo zou bijvoorbeeld tol worden geheven aan de ingang van de Leopold II-tunnel of de Belliardtunnel. Indien dit het geval is, is de spreker van mening dat dit inconsequent is, omdat het gevaar bestaat dat het verkeer naar elders op de weg wordt verplaatst. De DéFI-fractie was daarentegen voorstander

millions d'euros de bénéfice net par an. C'est une piste sérieuse à retenir.

Le député voudrait savoir si on a pensé à une véritable gestion de la mobilité pendant les travaux d'entretien. En effet, souvent les tunnels sont fermés en soirée pour la réalisation de ces travaux, et le trafic doit alors rester en surface : il faut en assurer la fluidité par une bonne gestion.

L'administration, qui comporte aujourd'hui 14 équivalents temps plein, recevrait un renfort de 20 ETP, comme le précise la note (venant notamment de la DITP, de la direction gestion des voiries, plus certaines personnes venant d'EGIS). Il est prévu, dans le futur, un total de 31 équivalents temps plein. Comment va s'organiser le recrutement ? Comment va-t-on mettre ce plan en oeuvre au niveau du personnel ?

M. Youssef Handichi estime que ce dossier arrive avec vingt ans de retard. La commission spéciale chargée des tunnels a bien fait l'état de la question. Le ministre semble dire que ce sont des partenariats public/privé qui vont nous sortir de là. Mais le ministre a-t-il envisagé une solution avec des moyens publics en fonds propres ? Même s'il est rassurant d'entendre que les 5,2 milliards pour les transports publics seront maintenus, les partenariats public/privé offrent au privé un rendement de trois pour un : comme on l'a vu pour le diabololo, avec 300 millions d'investissements, le privé va empocher un milliard ! Le ministre a-t-il une solution publique pour régler le problème des tunnels ?

La politique de mobilité, ce sont des vases communicants : il est nécessaire de diminuer progressivement la pression automobile pour augmenter l'offre en transports publics. Et en même temps, ne peut pas mettre les gens face à un chaos sans proposer d'alternative. Or, le député ne comprend pas bien l'intention du ministre dans ce dossier.

L'orateur a entendu qu'il n'y avait pas assez d'argent, alors que l'on prend des mesures fiscales, ici dans la commission juste à côté, qui pour donner un cadeau au casino de Bruxelles, vont avoir pour effet de se priver de trois millions de recettes fiscales ! N'est-ce pas incohérent ?

Mme Brigitte Grouwels remercie le ministre pour son exposé et pour la présentation du programme pluriannuel d'investissement, qui mène des actions sur trois niveaux.

En ce qui concerne le tunnel Léopold II, le ministre affirme que les travaux devraient commencer en 2018. quelles étapes devraient encore être posées avant le début des travaux ? Le PPP sera-t-il budgétairement neutre ? Comment va-t-on effectuer un choix entre les formules DBM et DBFM ? La formule DBFM devait être la meilleure formule, qui permettrait d'avoir des travaux de qualité. Comment le choix sera-t-il établi ?

van een "congestieheffing", zoals in Londen, waardoor het mobiliteitsbudget met 35% zou stijgen en een nettowinst van 300 miljoen euro per jaar zou worden gegenereerd. Dit is een serieuze mogelijkheid.

Het lid zou willen weten of er is nagedacht over een reëel mobiliteitsbeheer bij onderhoudswerkzaamheden. De tunnels worden immers vaak 's avonds gesloten om deze werkzaamheden uit te voeren, en het verkeer moet dan aan de oppervlakte blijven: het is noodzakelijk de doorstroming te verzekeren door een goed beheer.

De administratie, die momenteel 14 voltijdsequivalenten telt, zou worden versterkt met 20 VTE's, zoals in de nota wordt gespecificeerd (met name van het DITP en de afdeling wegenbeheer, plus enkele mensen van EGIS). Voor de toekomst is een totaal van 31 voltijdsequivalenten gepland. Hoe zal de uitvoering worden georganiseerd? Hoe zal dit plan worden uitgevoerd in termen van personeel?

Mr. Youssef Handichi gelooft dat dit dossier twintig jaar te laat is. De speciale commissie die met de tunnels is belast, heeft goed werk verricht in deze kwestie. De minister lijkt te zeggen dat publiek-private partnerschappen ons hieruit zullen helpen. Maar heeft de minister een oplossing met overheidsgeld overwogen? Ook al is het geruststellend te horen dat de 5,2 miljard voor het openbaar vervoer gehandhaafd blijven, publiek-private partnerschappen bieden de particuliere sector een drie-op-een rendement: zoals we hebben gezien bij de diabololo, met 300 miljoen aan investeringen, strijkt de particuliere sector een miljard op! Heeft de minister een publieke oplossing voor het probleem van de tunnels?

Het mobiliteitsbeleid is een communicerend vat: de druk van de auto moet geleidelijk worden verminderd om het aanbod van openbaar vervoer te vergroten. En tegelijkertijd kun je mensen niet in een staat van chaos brengen zonder een alternatief te bieden. Hij begreep de bedoeling van de minister in deze zaak niet helemaal.

De spreker heeft gehoord dat er niet genoeg geld is, terwijl hier in de commissie hiernaast belastingmaatregelen worden genomen die, om het casino in Brussel een cadeautje te geven, zullen leiden tot drie miljoen minder belastinginkomsten! Is dit niet inconsequent?

Mevrouw Brigitte Grouwels dankte de minister voor zijn uiteenzetting en voor de presentatie van het meerjarig investeringsprogramma, dat acties op drie niveaus omvat.

Wat de Leopold II-tunnel betreft, heeft de minister verklaard dat de werkzaamheden in 2018 van start zouden moeten gaan. Welke stappen moeten er nog worden genomen voordat de werkzaamheden van start gaan? Zal het PPP budgettair neutraal zijn? Hoe zal een keuze worden gemaakt tussen de DBM- en DBFM-formules? De DBFM-formule werd verondersteld de beste formule te zijn, die kwaliteitswerk mogelijk zou maken. Hoe zal de keuze gemaakt worden?

A court terme, en 2016, c'est 30 millions qui seront nécessaires, alors qu'il n'y a que 15 millions d'inscrits au budget. Où le gouvernement ira-t-il chercher les 15 millions manquants ?

D'après le ministre, on travaillera en 2019 sur quatre tunnels en même temps : comment cela va-t-il être possible tout en garantissant le budget dévolu aux transports en commun ?

Enfin, alors que le ministre explique que l'inspection des tunnels sera externalisée, l'oratrice estime qu'il faut absolument travailler avec une procédure plus rapide pour engager du personnel dans le secteur public. C'est le point faible de ce programme.

Mme Cieltje Van Achter remercie le ministre pour sa présentation et pose quelques questions.

La députée se réjouit tout d'abord de l'audit de Bruxelles Mobilité qui a été lancé par le ministre. Il y a 12 tunnels de plus de 300 mètres à Bruxelles. Mais qu'en est-il de l'entretien des autres tunnels, ceux qui font moins de 300 mètres ? Faudra-t-il des budgets supplémentaires ?

Le gouvernement prévoit des contrats avec des consultants, et avec des entrepreneurs. Mais qu'en est-il des contrats stocks actuels ? Seront-ils poursuivis ou y aura-t-il d'autres adjudications nécessaires ?

Enfin, à propos du centre de crise qu'il faudrait créer à l'intérieur de Mobiris, le ministre a-t-il un document à présenter ? Où sera localisé ce centre de crise ? Quel personnel comprendra-t-il ?

Le ministre Pascal Smet répond aux questions qui lui ont été posées.

En ce qui concerne la place des tunnels à Bruxelles et leur avenir, le gouvernement va prochainement lancer une étude. Mais ce n'est pas aujourd'hui qu'il faut penser à fermer certains tunnels. Il faut savoir que les problèmes des tunnels et de l'engorgement de la circulation existait déjà avant la fermeture du tunnel Stéphanie. Dans la réflexion, on va lancer une étude spécifique. Par exemple, en ce qui concerne l'aménagement futur de l'avenue Louise, il faudra prochainement rénover toutes les voies de trams le long de cette avenue, c'est à ce moment-là que se posera la question des tunnels qui jalonnent l'avenue Louise. La priorité est pour l'instant de garder tous nos tunnels ouverts. Mais le ministre n'exclut pas une réflexion sur le long terme.

Au niveau budgétaire, le bureau Egis qui fait les calculs a beaucoup d'expérience en matière de tunnels. Ils ont des marges d'erreurs, l'estimation qui a été présentée n'est pas une estimation minimale, mais une estimation très réaliste qui comporte une certaine marge d'erreurs.

En ce qui concerne les marchés publics, le ministre confirme qu'il faudra relancer des marchés publics pour de nouveaux marchés stocks, pour l'AMO, etc.

Op korte termijn, in 2016, zal 30 miljoen nodig zijn, terwijl er slechts 15 miljoen in de begroting is opgenomen. Waar zal de regering de ontbrekende 15 miljoen vinden?

Volgens de minister zal in 2019 aan vier tunnels tegelijk worden gewerkt: hoe is dat mogelijk zonder dat het budget voor het openbaar vervoer wordt aangetast?

Tenslotte verklaart de minister dat de inspectie van de tunnels zal worden uitbesteed, maar zij acht het van essentieel belang dat wordt gewerkt met een snellere procedure om personeel in de openbare sector aan te werven. Dit is het zwakke punt van dit programma.

Mevrouw Cieltje Van Achter dankt de minister voor zijn presentatie en stelt een aantal vragen.

In de eerste plaats was zij verheugd over de audit van Brussel Mobiliteit die door de minister was gestart. Er zijn 12 tunnels langer dan 300 meter in Brussel. Maar hoe zit het met het onderhoud van de andere tunnels, die minder dan 300 meter lang zijn? Zijn er extra budgetten nodig?

De regering plant contracten met consultants, en met aannemers. Maar hoe zit het met de huidige aandelencontracten? Zullen deze worden voortgezet of zullen er meer aanbestedingen nodig zijn?

Tot slot, wat betreft de oprichting van een crisiscentrum binnen Mobiris: heeft de minister een document om voor te leggen? Waar zal dit crisiscentrum worden gevestigd? Welk personeel zal het hebben?

Minister Pascal Smet beantwoordt de vragen die hem zijn gesteld.

Wat de plaats van de tunnels in Brussel en hun toekomst betreft, zal de regering binnenkort een studie laten uitvoeren. Maar we moeten vandaag niet denken aan het sluiten van bepaalde tunnels. Er zij op gewezen dat de problemen van de tunnels en de verkeersopstoppingen reeds bestonden vóór de sluiting van de Stéphanie-tunnel. In de reflectie zullen wij een specifieke studie starten. Wat bijvoorbeeld de toekomstige aanleg van de Louizalaan betreft, zullen binnenkort alle tramsporen langs deze laan moeten worden vernieuwd en zal de kwestie van de tunnels langs de Louizalaan aan de orde komen. De prioriteit op dit moment is om al onze tunnels open te houden. Maar de minister sluit een reflectie op lange termijn niet uit.

Wat de begroting betreft, heeft het bureau Egis dat de berekeningen maakt, veel ervaring met tunnels. Zij hebben foutmarges, de raming die werd gepresenteerd is geen minimumraming, maar een zeer realistische raming die een zekere foutmarge omvat.

Wat de overheidsopdrachten betreft, bevestigt de minister dat er opnieuw overheidsopdrachten zullen moeten worden uitgeschreven voor nieuwe

Qu'en est-il d'un éventuel paiement pour l'utilisateur ? Le gouvernement a écarté toute question concernant un péage: si on introduit un tel dispositif, ce sera pour toute la Région et non pas tunnel par tunnel. Mais ce n'est pas dans notre accord de gouvernement. Il faudra donc revoir cette question lors d'une prochaine législature.

En ce qui concerne la fermeture des tunnels la nuit, en effet, ce sera nécessaire pour que les tunnels soient entretenus et rénovés. Ces fermetures sont déjà annoncées par le site web. Le gouvernement a demandé à Bruxelles Mobilité d'améliorer sa communication. A cet égard, le ministre retient la suggestion de M. Marc Loewenstein qui propose de mettre des panneaux à messages variables pour indiquer la fermeture de certains tunnels.

Concernant les PPP, le ministre affirme que c'est la bonne formule. La question est juste de choisir entre un DBM ou un DBFM. Il est hors de question de privatiser entièrement les tunnels.

En réponse à la question de Mme Grouwels, l'argent qui manque dans le budget sera pris sur les postes inutilisés du budget 2016. Pour les tunnels inférieurs à 300 mètres, la réponse se trouve dans les tableaux que le ministre a fourni.

Le ministre affirme qu'il fera de la coordination des chantiers une priorité lors de la rénovation des tunnels.

Le président se réjouit, au nom de la commission, d'avoir mené un débat aussi intéressant. Il propose de clore ici les travaux de la commission à ce sujet, et de publier un rapport de cette discussion. (*Assentiment*)

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur,
Ridouane CHAHID

Le Président,
Boris DILLIÈS

voorraadcontracten, voor de AMO, enz.

Hoe zit het met een mogelijke betaling voor de gebruiker? De regering heeft tol uitgesloten: als een dergelijk systeem wordt ingevoerd, zal het voor de hele regio gelden en niet tunnel per tunnel. Maar dit staat niet in ons regeerakkoord. Wij zullen deze kwestie derhalve tijdens een volgende zittingsperiode opnieuw moeten bezien.

Wat het 's nachts sluiten van de tunnels betreft, dit zal noodzakelijk zijn om de tunnels te kunnen onderhouden en renoveren. Deze sluitingen zijn reeds aangekondigd op de website. De regering heeft Brussel Mobiliteit gevraagd haar communicatie te verbeteren. In dit verband heeft de minister de suggestie van de heer Marc Loewenstein overgenomen om variabele informatieborden te gebruiken om de sluiting van bepaalde tunnels aan te geven.

Wat de PPP's betreft, verklaarde de minister dat dit de juiste formule is. Het is gewoon een kwestie van kiezen tussen een DBM of een DBFM. Er is geen sprake van dat de tunnels volledig worden geprivatiseerd.

In antwoord op de vraag van mevrouw Grouwels: het geld dat in de begroting ontbreekt, zal worden gehaald uit de ongebruikte posten in de begroting 2016. Voor tunnels korter dan 300 meter kan het antwoord worden gevonden in de tabellen die de minister heeft verstrekt.

De minister zegt dat hij bij de renovatie van tunnels prioriteit zal geven aan de coördinatie van de bouwplaatsen.

De voorzitter was namens de commissie verheugd over dit interessante debat. Hij stelde voor de werkzaamheden van de commissie over dit onderwerp hier af te sluiten en een verslag van de discussie te publiceren. (*Instemming*)

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur,
Ridouane CHAHID

De Voorzitter,
Boris DILLIÈS

III. Annexe

Programme pluriannuel d'investissements pour la mise en sécurité et la rénovation des tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale

III. Bijlage

Meerjareninvesteringsprogramma voor de beveiliging en de renovatie van de wegverkeertunnels die worden beheerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest