



GEWONE ZITTING 2018-2019

3 APRIL 2019

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**
ONTWERP VAN ORDONNANTIE
**betreffende de uitbating en de
veiligheid van de verkeerstunnels**
Memorie van toelichting
Inleiding

Vóór de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de zesde Staatshervorming, oordeelde de afdeling Wetgeving van de Raad van State dat de federale staat bevoegd was om richtlijn 2004/54/EG betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet om te zetten, en dit overeenkomstig artikel 6, § 3, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. De Koning keurde dan ook het besluit van 6 november 2007 goed ter uitvoering van de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

De ordonnantie van 10 juli 2018 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet zette op haar beurt richtlijn 2004/54/EG om voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar verwees hierbij in artikel 3 naar de federale wetgeving voor de toepassing van de veiligheidsnormen op alle tunnels in het trans-Europese wegennet van meer dan 500 meter lang.

De recente ontwikkelingen met betrekking tot de staat van de Brusselse tunnels, en dus de modaliteiten om hun veiligheid te controleren, hebben geleid tot de noodzaak van een ordonnantie die niet alleen van toepassing is op tunnels van meer dan 500 meter van het Europese

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

3 AVRIL 2019

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**
PROJET D'ORDONNANCE
**relative à l'exploitation et à la
sécurité des tunnels routiers**
Exposé des motifs
Introduction

Avant l'entrée en vigueur de la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la sixième réforme de l'État, la section de législation du Conseil d'État estimait que l'État fédéral était compétent pour transposer la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et ceci en vertu de l'article 6, § 3, 4° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. En conséquence, le Roi a adopté l'arrêté du 6 novembre 2007 en exécution de la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

L'ordonnance du 10 juillet 2008 de la Région de Bruxelles-Capitale relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen transposait, à son tour, pour la Région de Bruxelles-Capitale, la directive 2004/54/CE mais en se référant, en son article 3, à la législation fédérale pour l'application des normes de sécurité aux tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres.

Les récents développements relatifs à l'état des tunnels bruxellois, et donc aux modalités de contrôle de leur sécurité, ont conduit à la nécessité de se doter d'une ordonnance s'appliquant non seulement aux tunnels de plus de 500 mètres du réseau routier européen (actuelle-

wegennet (momenteel niet aanwezig in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) maar ook op de tunnels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van mindere lengte.

Verwezen wordt naar de memorie van toelichting bij artikel 42 betreffende de noodzaak tot intrekking van de ordonnantie van 10 juli 2008. Afgezien van deze noodzaak tot intrekking omwille van de rechtszekerheid ter zake, is het ook de wil van de wetgever om de omzetting van richtlijn 2004/54/EG op te nemen in hetzelfde rechtskundig instrumentarium (een gewestelijke ordonnantie en de toepassingsbesluiten ervan) teneinde in deze kwestie niet langer te verwijzen naar veiligheidsnormen die in de federale wetgeving zijn opgenomen.

Artikel 6, § 1, X, lid, 1, 12° BWHI bepaalt immers dat de gewesten voortaan bevoegd zijn om de minimale technische veiligheidsnormen vast te stellen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden, en van waterwegen en hun aanhorigheden. Het betreft één van de nieuwigheden van de zesde Staatshervorming. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is voortaan bevoegd om alle materies inzake de minimale technische veiligheidsnormen voor de tunnels op zijn grondgebied te regelen.

Het huidige ontwerp van ordonnantie vernietigt aldus de ordonnantie van 10 juli 2018 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, maar zet de eisen van de Europese richtlijn wel om in hoofdstuk III. Met het oog op een coherent geheel is ervoor gekozen om de eisen van deze richtlijn uit te breiden tot de tunnels waarop hoofdstuk II betrekking heeft, namelijk de tunnels in het wegennet van meer dan 200 meter lang, maar ook tot alle tunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die de Regering, gelet op de kenmerken ervan, acht te moeten gelijkstellen met een tunnel van 200 meter (artikel 3, § 1).

Om redenen van leesbaarheid maar ook om deze indien nodig gemakkelijker te kunnen wijzigen, werd er ten slotte voor gekozen om de Regering in staat te stellen de betreffende technische veiligheidsnormen op te sommen in een besluit.

De artikelen van de onderhavige ordonnantie hebben daarom meer specifiek betrekking op de manier waarop deze veiligheidsnormen zullen worden toegepast, met de nadruk op twee processen die een « bestuursorgaan » in staat moeten stellen om enerzijds een advies te verstrekken aangaande een voorbereidend veiligheidsdossier en anderzijds een vergunning af te leveren voor de exploitatie van een tunnel.

ment inexistant en Région de Bruxelles-Capitale) mais également aux tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale de moindre longueur.

On se reportera à l'exposé des motifs de l'article 42 sur la nécessité d'abroger l'ordonnance du 10 juillet 2008. Outre cette nécessité d'abrogation justifiée par un souci de sécurité juridique en la matière, le choix d'inclure la transposition de la directive 2004/54/CE dans le même arsenal juridique (une ordonnance régionale et ses arrêtés d'application) correspond à la volonté du législateur régional de ne plus se référer en la matière à des normes de sécurité se trouvant dans une législation fédérale.

En effet, l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa, 1^{er}, 12° LSRI dispose désormais que les régions sont compétentes pour fixer les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des routes et de leurs dépendances, et des voies hydrauliques et de leurs dépendances. Il s'agit d'une des nouveautés de la sixième réforme de l'État. La Région de Bruxelles-Capitale est désormais compétente pour régler toute la matière des normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels de son territoire.

Le présent projet d'ordonnance abroge donc l'ordonnance du 10 juillet 2008 de la Région de Bruxelles-Capitale relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et transpose en son chapitre III les exigences de la directive européenne. Dans un ensemble cohérent, le choix a été fait d'étendre les exigences de cette directive aux tunnels concernés par le chapitre II à savoir les tunnels du réseau routier d'une longueur supérieure à 200 mètres et également à tout tunnel de la Région de Bruxelles-Capitale que le Gouvernement assimile à un tunnel de 200 mètres, compte tenu de ses caractéristiques, (article 3, § 1^{er}).

Enfin, le choix a été fait, pour des raisons de lisibilité de laisser au gouvernement le soin d'énumérer les normes techniques de sécurité en question, dans un arrêté, de sorte qu'elles pourront, au besoin, être plus aisément modifiées.

Les articles de la présente ordonnance concernent donc plus précisément la manière dont les normes de sécurité seront mises en œuvre par l'« autorité administrative » aux travers des deux missions essentielles de cette autorité à savoir d'une part, rendre un avis sur un dossier préliminaire de sécurité, et d'autre part, donner son autorisation pour l'exploitation d'un tunnel.

HOOFDSTUK I Bevoegdheid en definities

Artikel 1

Sinds de zesde Staatshervorming is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest krachtens artikel 6, § 1, X, lid 12 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bevoegd om de technische minimumveiligheidsnormen te bepalen voor het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden, en van waterwegen en hun aanhorigheden.

Artikel 2

Noch de wet van 9 mei 2007 met betrekking tot de technische minimumveiligheidsnormen van de tunnels in het trans-Europees wegennet, noch de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 10 juli 2008 met betrekking tot de technische minimumveiligheidsnormen in de tunnels van het trans-Europees wegennet definiëren het woord « tunnel ».

Een tunnel wordt doorgaans gezien als een « kunstwerk » dat in de hoedanigheid van « aanhorigheid » deel uitmaakt van de weg.

De huidige definitie is opgenomen in artikel R.118-1-1 van hoofdstuk VIII « veiligheid van bouwwerken op het wegennet waarvan de exploitatie bijzondere risico's vormt voor de veiligheid van personen » van de wegcode van Frankrijk.

Hierin is de notie « tunnel » niet beperkt tot het kunstwerk zelf. Het spreekt voor zich dat het begrip « tunnel » niet kan worden herleid tot het kunstwerk zelf dat een besloten ruimte creëert. Men moet immers ook rekening houden met de weg die deze structuur overdekt voor een correcte inschatting van alle veiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op deze besloten ruimte.

HOOFDSTUK II Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels

Afdeling 1 – Technische minimumveiligheidsnormen

Artikel 3

§ 1. Het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt momenteel 7 tunnels van meer dan 500 m. Zij behoren evenwel niet tot de categorie van tunnels waarop de richtlijn van toepassing is, omdat ze geen deel uitmaken van het trans-Europese wegennet.

CHAPITRE I^{ER} Habilitation et définitions

Article 1^{er}

Depuis la sixième réforme de l'État, la Région bruxelloise est compétente pour fixer les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction, d'entretien des routes et de leur dépendance, des voies hydrauliques et de leurs dépendances, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 12, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle.

Article 2

Ni la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, ni l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, ne donnent une définition du mot « tunnel ».

Un tunnel est classiquement perçu comme un « ouvrage d'art » faisant partie de la voirie, au titre de « dépendance ».

La présente définition est inspirée de l'article R.118-1-1 du chapitre VIII « sécurité d'ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes » du Code de la voirie français.

Elle ne limite plus la notion de tunnel au seul ouvrage d'art. En effet limiter la définition d'un « tunnel » à un ouvrage d'art, sans prendre en considération la chaussée que cet ouvrage couvre pour créer un espace confiné, ne permet pas d'appréhender correctement l'ensemble des mesures de sécurité applicables à cet espace confiné.

CHAPITRE II État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers

Section 1^{re} – Normes techniques minimales de sécurité

Article 3

§ 1^{er}. Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, il existe actuellement 7 tunnels de plus de 500 mètres. Ils ne font toutefois pas partie du réseau routier transeuropéen de sorte que la directive ne leur est pas applicable.

Hieruit volgt dat de veiligheidsnormen zoals bepaald door de ordonnantie van 10 juli 2018 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet niet van toepassing zijn op deze tunnels.

Bovendien ontbreken andere veiligheidsnormen of een wetgevend kader dat de controle van deze normen mogelijk maakt voor tunnels met een aanzienlijke lengte, maar korter dan 500 m.

Het voorliggend ontwerp van ordonnantie wenst deze leemte te vullen. Het Gewest heeft daarom alle tunnels van meer dan 200 meter willen opnemen binnen de reikwijdte van de huidige ordonnantie, evenals bepaalde tunnels die omwille van hun lengte of belang moeten worden gelijkgesteld met tunnels van meer dan 200 m.

Artikel 3 § 1 stelt de Regering aldus in staat om de tunnels te preciseren die zij wil onderwerpen aan hoofdstuk II van voorliggende ordonnantie.

Gelet op de vele actuele problemen met de staat van de tunnels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dient men - begrijpelijkerwijs - zo snel mogelijk over een dergelijke ordonnantie te beschikken.

§ 2. De technische voorschriften zullen het voorwerp uitmaken van een toepassingsbesluit dat geïnspireerd zal zijn op de bijlagen van richtlijn 2004/54 en meer bepaald op bijlage I betreffende de veiligheidsmaatregelen die in acht moeten worden genomen bij de uitbating van een tunnel. Deze veiligheidsmaatregelen zullen niet alleen gericht zijn op de uitbating zelf, maar ook op de infrastructuur van de betreffende tunnels.

De wetgever heeft ervoor gekozen om alle veiligheidsnormen over te dragen in een regeringsbesluit. Deze optie biedt immers meer flexibiliteit mocht in de toekomst één van deze normen gewijzigd moeten worden. Daarnaast tekent de verordening het kader uit (de rol van elke belanghebbende, de instrumenten voor de analyse en de controle van de risico's en uitbatingsprocedures van de tunnels) dat een effectieve implementatie van deze veiligheidsnormen mogelijk maakt.

§ 3. De veiligheidsnormen zijn van toepassing zodra het regeringsbesluit die deze vastleggen, van kracht wordt. We verwijzen hierbij naar de memorie van toelichting bij artikel 40 en 41 betreffende de uitbating van de bestaande tunnels en de termijn waarover de belanghebbenden beschikken om deze tunnels in overeenstemming te brengen met de eisen van voorliggende ordonnantie. Voor de rest specificeert dit artikel logischerwijze dat deze

Il en résulte que les normes de sécurité résultant de l'application de l'ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, ne leur étaient de même pas applicables.

Par ailleurs, il n'existe pas davantage de normes de sécurité, ni de cadre, permettant le contrôle de ces normes pour des tunnels dont la longueur est relativement importante sans toutefois atteindre les 500 mètres.

Le présent projet d'ordonnance entend remédier à ces carences. La Région a dès lors souhaité faire entrer dans le champ d'application de la présente ordonnance, tous les tunnels de plus de 200 mètres ainsi que certains tunnels dont soit la longueur, soit l'importance, impliquent d'être assimilés aux tunnels de plus de 200 mètres.

Dans cette mesure, l'article 3 § 1^{er} permet au Gouvernement de préciser les tunnels qu'il souhaite voir soumis au chapitre II de la présente ordonnance.

Les nombreux problèmes d'actualité sur l'état des tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale permettent de comprendre aisément la nécessité de se doter au plus vite d'une telle ordonnance.

§ 2. Les normes techniques feront l'objet d'un arrêté d'application qui s'inspirera des annexes de la directive 2004/54 et principalement de l'annexe I relative aux mesures de sécurité à mettre en œuvre à l'occasion de l'exploitation d'un tunnel. Ces mesures de sécurité viseront non seulement l'exploitation elle-même mais également l'infrastructure des tunnels concernés.

Le législateur a fait le choix de définir l'ensemble des normes de sécurité dans un arrêté du Gouvernement. Cette option permet en effet plus de souplesse, s'il devait être nécessaire, à l'avenir, de modifier l'une ou l'autre de ces normes. L'ordonnance organise le cadre (rôle de chaque intervenant, instruments d'analyse et de contrôle des risques et procédures d'exploitation des tunnels) permettant la mise en œuvre effective de ces normes de sécurité.

§ 3. Les normes de sécurité sont applicables dès l'entrée en vigueur de l'arrêté du gouvernement qui les déterminera. On se reportera à l'exposé des motifs des articles 40 et 41 en ce qui concerne l'exploitation des tunnels existants et au délai laissé aux intervenants pour mettre ces tunnels en conformité avec l'exigence de la présente ordonnance. Fort logiquement les normes de sécurité s'appliqueront dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance, lors de la phase

normen al in aanmerking moeten worden genomen tijdens de ontwerpfase van een nieuwe tunnel of bij een substantiële wijziging van een bestaande tunnel.

§ 4. Paragraaf 4 voorziet voor alle tunnels langer dan 200 meter en de daarmee gelijkgestelde tunnels in de mogelijkheid tot afwijking zoals bepaald in artikel 3 van de richtlijn, omgezet door artikel 38 van voorliggende ordonnantie.

Meer bepaald en volgens de voorschriften van de richtlijn kunnen de risico beperkende maatregelen als alternatieve oplossing voor de toepassing van de eisen van voorliggende ordonnantie reeds worden toegepast, onder andere en in het bijzonder, « voor tunnels die reeds in bedrijf zijn, omdat er geen structurele oplossingen tegen redelijke prijs mogelijk zijn ».

Afdeling 2 – Taak van de verschillende belanghebbenden

Onderafdeling 1 – Het bestuursorgaan

Artikel 4

In de huidige ordonnantie krijgt de Regering de bevoegdheid van bestuursorgaan. Er bestaat evenwel de mogelijkheid deze bevoegdheid te delegeren.

Het Waals Gewest heeft in zijn decreet van 19 december 2007 de Regering zelf heeft aangeduid als bestuursorgaan voor tunnels van meer dan 500 meter in het trans-Europese wegennet.

Artikel 5

Artikel 5 herneemt de taken van het bestuursorgaan zoals bepaald door artikel 4 van de Europese richtlijn.

De taken bepaald in § 1 van artikel 5 worden beter beschreven in de afdelingen 4 en 5 van huidige ordonnantie. Artikel 25, § 2 van de ordonnantie verdient eveneens de aandacht waar zij voorziet om aan het bestuursorgaan om « de uitbating van een tunnel te schorsen of te beperken indien de veiligheidsvereisten niet verenigd zijn ».

Paragraaf 2 van artikel 5 vertrouwt aan het bestuursorgaan de rol toe van bewaking en controle van de tunnelbeheerder. Zij dient erover te waken dat deze laatste zijn taken naar behoren uitvoert :

- a) de tunnels regelmatig testen en controleren en ter zake veiligheidseisen opstellen ;

de conception d'un nouveau tunnel ou d'une modification substantielle d'un tunnel existant.

§ 4. Le paragraphe 4 reprend pour les tunnels de plus de 200 mètres et assimilés, la possibilité de dérogation prévue à l'article 3 de la directive et transposée par l'article 38 de la présente ordonnance.

Plus précisément et suivant le prescrit de la directive, les mesures de réduction des risques comme solution de substitution à l'application des exigences de la présente ordonnance, peuvent être appliquées, entre autres et plus particulièrement, « pour les tunnels déjà en exploitation parce que l'ouvrage ne permet pas la mise en œuvre de solutions structurelles à un coût raisonnable ».

Section 2 – Rôle des différents intervenants

Sous-section 1^{re} – L'autorité administrative

Article 4

La présente ordonnance choisit de confier au Gouvernement la qualité d'autorité administrative. La possibilité de déléguer cette mission est néanmoins envisagée.

Remarquons que par son décret du 19 décembre 2007 la Région wallonne a également instauré le Gouvernement lui-même en qualité d'autorité administrative pour les tunnels de plus de 500 mètres du réseau routier transeuropéen.

Article 5

L'article 5 définit les tâches confiées à l'autorité administrative par l'article 4 de la directive européenne.

Les missions énoncées au § 1^{er} de l'article 5 sont mieux décrites aux sections 4 et 5 de la présente ordonnance. L'article 25, § 2 de l'ordonnance doit également retenir notre attention en ce qu'il prévoit d'attribuer directement à l'autorité administrative la tâche de « suspendre ou restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies ».

Le § 2 de l'article 5 confie à l'autorité administrative un rôle de surveillance et de contrôle du gestionnaire du Tunnel. Elle doit veiller à ce que les tâches suivantes soient effectivement exécutées par ce dernier :

- a) tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière ;

- b) operationele organisatieschema's (met inbegrip van spoedhulpplannen) opstellen voor de opleiding en uitrusting van de interventiediensten ;
- c) een procedure uitwerken voor een onmiddellijke tunnelsluiting in noodgevallen ;
- d) de noodzakelijke risico beperkende maatregelen treffen.

Ingeval de taken door de tunnelbeheerder niet worden gerespecteerd kan het bestuursorgaan beslissen om de uitbating van de tunnel te schorsen wanneer de veiligheidsmaatregelen niet gerespecteerd worden. (art. 25, § 2)

Onderafdeling 2 – De tunnelbeheerder

Artikel 6

De Regering duidt de tunnelbeheerder aan.

Voor elke tunnel apart kan een tunnelbeheerder worden aangeduid.

Bij gebreke van aanstelling zal Brussel Mobiliteit de tunnelbeheerder zijn.

Dit artikel geeft de Regering aldus een grote vrijheid, omdat zij hetzij twee tunnels aan eenzelfde beheerder, hetzij elke tunnel aan een verschillende beheerder kan toewijzen.

In dit verband kan een tunnel in ontwerp, in aanbouw of in gebruik zijn. Voor een bepaalde tunnel kan de Regering voor elk stadium van voortgang van het project tot aan de uitbating van de tunnel een beheerder aanstellen, met dien verstande dat aan een bepaalde tunnel geen twee beheerders tegelijkertijd kunnen worden toegewezen.

Er dient te worden onderlijnd dat de tunnelbeheerder in rechte zijn taken kan delegeren aan een organisme van privaat of publiek recht, zodanig dat de infrastructuur en de uitrusting enerzijds en de uitbating anderzijds, in praktijk zouden kunnen beheerd worden door 2 verschillende organisaties. Dit wijzigt niets aan het feit dat er per tunnel slechts een beheerder kan zijn.

Artikel 7

De beheerder stelt het voorbereidende veiligheidsdossier en de veiligheidsdossiers van elke tunnel op. Hij beheert ook de infrastructuur en de uitrustingen van de tunnel die hij uitbaat.

- b) mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention ;
- c) définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence ;
- d) mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

L'autorité administrative pourrait décider, en cas de non-respect de ces tâches par le gestionnaire du tunnel, de suspendre l'exploitation du tunnel si elle estime que les mesures de sécurité ne sont plus respectées (art. 25, § 2).

Sous-section 2 – Le gestionnaire du tunnel

Article 6

C'est au Gouvernement qu'il reviendra de désigner le gestionnaire du tunnel.

Chaque tunnel pourra dans cette perspective être affecté d'un gestionnaire spécifique.

À défaut de désignation, Bruxelles Mobilité sera le gestionnaire de tunnel.

Cet article donne donc une grande liberté au Gouvernement puisqu'il peut confier deux tunnels au même gestionnaire ou confier à chaque tunnel un gestionnaire différent.

Dans le même ordre d'idée, un tunnel peut être en projet, en construction ou en exploitation. Le Gouvernement peut désigner pour un tunnel déterminé un gestionnaire à chaque stade de l'état d'avancement du projet jusqu'à son exploitation, étant entendu qu'il ne peut y avoir en même temps deux gestionnaires pour un même tunnel.

Enfin soulignons que le gestionnaire est en droit de déléguer ses tâches à une personne morale de droit privé ou public de sorte que l'infrastructure et les équipements d'une part, et l'exploitation d'un tunnel d'autre part, pourraient, en pratique, être gérés par 2 personnes morales différentes. Cela ne modifie en rien l'obligation qu'il ne peut exister qu'un gestionnaire unique par tunnel.

Article 7

Le gestionnaire élabore les dossiers préliminaires de sécurité et les dossiers de sécurité de chaque tunnel. Il gère l'infrastructure et les équipements du tunnel, dont il assurera l'exploitation.

Wat artikel 7, punt 5, van de ordonnantie betreft, moet worden opgemerkt dat richtlijn 2004/54 de lidstaten verplicht om voor de tunnels in het trans-Europese wegennet (artikel 6, punt 1) te voorzien in een wettelijke bepaling die de tunnelbeheerder verplicht om voor elke tunnel een veiligheidsbeambte aan te stellen. De huidige ordonnantie voldoet aan deze vereiste in artikel 36, paragraaf 3.

Onderafdeling 3 – De onafhankelijke expert

Artikel 8

De Regering stelt ook een onafhankelijke expert aan op voorstel van het evaluatiecomité.

Richtlijn 2004/54 voorziet niet in de aanstelling van een onafhankelijke expert zoals voorzien in artikel 8 van huidige ordonnantie.

Op basis van de ervaring die in Frankrijk is opgedaan, lijkt het evenwel nuttig om de aanwezigheid van deze expert op te leggen. Hij zal immers een externe kijk kunnen werpen op kwesties rond tunnelveiligheid. We onderlijnen nog dat men deze onafhankelijke expert niet mag verwarren met het controleorgaan zoals omschreven in artikel 7 van de Europese Richtlijn.

Artikel 9

De onafhankelijke expert zal in het bijzonder alle documenten van het voorbereidende veiligheidsdossier bestuderen en een veiligheidsrapport opstellen over de relevantie van de overwogen veiligheidsmaatregelen. Hij zal desgevallend voorstellen formuleren die hij nuttig acht voor de veiligheid van de gebruikers. Hij zal ook advies uitbrengen uit over elke bijkomende vraag van het evaluatiecomité of het bestuursorgaan.

Onderafdeling 4 – De veiligheidsbeambte

Artikel 10

Artikel 6 van richtlijn 2004/54 verplicht de tunnelbeheerder om een veiligheidsbeambte aan te stellen.

De veiligheidsbeambte kan worden aangesteld voor één of meer tunnels in aanbouw, in gebruik of die ingrijpende wijzigingen ondergaan.

De veiligheidsbeambte dient onafhankelijk te werken en mag van geen enkele werkgever instructies krijgen, zelfs als hij deel uitmaakt van het personeel van de tunnelbeheerder of de interventiediensten.

En ce qui concerne le point 5° de l'article 7 de l'ordonnance, il est utile de préciser que la directive 2004/54, impose aux États membres, pour les tunnels du réseau routier transeuropéen (article 6, point 1) de prévoir une disposition légale par laquelle le gestionnaire du tunnel est tenu de désigner pour chaque tunnel un agent de sécurité. La présente ordonnance répond à cette exigence à l'article 36, paragraphe 3.

Sous-section 3 – L'expert indépendant

Article 8

Un expert indépendant sera également nommé par le Gouvernement sur proposition du comité d'évaluation.

La directive 2004/54 ne prévoit pas la désignation d'un expert indépendant tel que visé à l'article 8 de la présente ordonnance.

Sur la base de l'expérience acquise en France, il paraît cependant utile d'imposer la présence de cet expert qui permettra de poser un regard extérieur sur les questions liées à la sécurité des tunnels. Soulignons encore qu'il ne faut pas confondre cet expert indépendant avec l'entité de contrôle visée à l'article 7 de la directive européenne.

Article 9

L'expert indépendant examinera notamment l'ensemble des pièces composant le dossier préliminaire de sécurité et le dossier de sécurité et émettra un rapport sur la pertinence des mesures de sécurité envisagées. Il fera le cas échéant toutes les propositions qu'il jugera utiles relatives à la sécurité des usagers. Il répondra également à toutes demandes complémentaires qui lui seront adressées tant par le comité d'évaluation que par l'autorité administrative.

Sous-section 4 – L'agent de sécurité

Article 10

L'article 6 de la directive 2004/54 impose la désignation d'un agent de sécurité par le gestionnaire du tunnel.

L'agent de sécurité pourrait être désigné pour un seul tunnel ou pour plusieurs, qu'ils soient en exploitation, en cours de construction, ou l'objet de travaux substantiels.

L'agent de sécurité devra disposer d'une indépendance fonctionnelle et ne pourra recevoir d'instruction de quiconque même s'il peut être membre du personnel du gestionnaire du tunnel ou des services d'intervention.

Artikel 11

Artikel 6 van de richtlijn voorziet in de aanwezigheid van een veiligheidsbeambte die voor elke tunnel alle beschermings- en preventiemaatregelen coördineert die de veiligheid van de gebruikers en van het tunnelpersoneel beogen.

Er werd beslist om de toepassing van dit artikel 6 uit te breiden naar de tunnels die onderworpen zijn aan hoofdstuk II.

Net als in de Franse wetgeving, wordt de opdracht van de veiligheidsbeambte op twee manieren uitgebreid in de huidige ordonnantie :

- met de goedkeuringsprocedure van de werken (artikel 11, a en 22) en de vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel (artikel 11 b en 27) ;
- door de tunnelbeheerder of het bestuursorgaan toe te staan om het advies van de veiligheidsbeambte te vragen over elke vraag met betrekking tot de veiligheid en uitbating van de tunnels.

*Onderafdeling 5 – Het evaluatiecomité**Artikel 12*

Om te voldoen aan de eisen van artikel 7 van de richtlijn, dat voorziet in de oprichting van een toezichtinstantie met functionele onafhankelijkheid ten aanzien van de tunnelbeheerder. Het ontwerp van ordonnantie volgt opnieuw het pad dat is uitgestippeld door de Franse wetgever, die in 2000 de commissie voor de evaluatie van de veiligheid van wegtunnels oprichtte. Deze werd in 2005 vervangen door CNESOR (de Franse Nationale Commissie voor de evaluatie van de veiligheid van bouwwerken op de weg).

De tunnelbeheerder heeft dus geen vertegenwoordiging in dit comité. Dit is een hoeksteen van het systeem dat is ingevoerd door de Europese richtlijn en de huidige ordonnantie. Het is immers de bedoeling om de uitbating van een tunnel te onderwerpen aan de controle van een instelling die volledig onafhankelijk is van de tunnelbeheerder.

De Regering bepaalt de samenstelling en de werking van het evaluatiecomité in een uitvoeringsbesluit.

Artikel 13

Het evaluatiecomité zal aan de Regering de benoeming van een expert (onderafdeling 3 – voorstellen en zal waken over zijn totale onafhankelijkheid met betrekking tot de andere organen. Het evaluatiecomité zal een lijst bijhouden van gekwalificeerde experts die zij voorafgaand zal

Article 11

Conformément à l'article 6 de la directive, l'agent de sécurité coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

Il a été décidé d'étendre l'application de cet article 6 aux tunnels soumis au chapitre II.

À l'instar de la législation française, la présente ordonnance étend le rôle de l'agent de sécurité de deux manières :

- à la procédure d'approbation des travaux (articles 11, a et 22) et à la procédure d'autorisation d'exploitation (articles 11, b et 27) ;
- en permettant au gestionnaire du tunnel ou à l'autorité administrative de demander l'avis de l'agent de sécurité sur toute question relative notamment à la sécurité et à l'exploitation des tunnels.

*Sous-section 5 – Le comité d'évaluation**Article 12*

Pour répondre aux exigences de l'article 7 de la directive qui prévoit la mise en place d'une entité de contrôle jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel. Le projet d'ordonnance suit là encore la voie tracée par le législateur français qui a instauré dès 2000 la commission d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers, remplacée en 2005 par la CNESOR (Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers).

Le gestionnaire du tunnel n'est donc pas représenté au sein de ce comité. Il s'agit d'une clef de voûte du dispositif mis en place par la directive européenne et la présente ordonnance. Il s'agit en effet d'assurer que l'exploitation d'un tunnel soit soumise à des mesures de contrôle par un organisme jouissant d'une indépendance totale vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Le Gouvernement fixera la composition et le fonctionnement du comité d'évaluation dans un arrêté d'exécution.

Article 13

Le comité d'évaluation proposera au Gouvernement la nomination d'un expert (sous-section 3) et veillera à son indépendance complète par rapport à l'ensemble des autres intervenants. Le comité d'évaluation tiendra à jour une liste d'experts qualifiés qu'il aura préalablement agréés. C'est

erkennen. Het is op basis van deze lijst dat zij een expert zal aanduiden, waarvan zij de aanstelling zal voorstellen aan de Regering in hoedanigheid van onafhankelijke expert.

Een organisme kan aldus als onafhankelijke expert worden aangeduid op voorwaarde dat het is samengesteld uit experts die voorafgaandelijk werden erkend door het evaluatiecomité. Enkel een expert erkend door het evaluatiecomité kan persoonlijk overgaan tot de ondertekening van de veiligheidsrapporten.

De centrale rol van het evaluatiecomité dient te worden benadrukt. Dit orgaan zal het bestuursorgaan adviseren door een vereenvoudigd rapport en een positief of negatief advies te verstrekken, met eventuele aanbevelingen, over het voorbereidend veiligheidsdossier en het veiligheidsdossier zelf, in overeenstemming met de artikelen 23 en 28 van deze verordening.

In het algemeen zal het comité het bestuur adviseren over elk algemeen verzoek van laatstgenoemde met betrekking tot de exploitatie of de bouw van een tunnel, of bij ingrijpende renovatiewerken in een tunnel (5°).

Afdeling 3 – Instrumenten voor risicoanalyse en -beheer

Onderafdeling 1 – Het voorbereidende veiligheidsdossier

Artikel 14

Het voorbereidend veiligheidsdossier is een essentieel document dat door de tunnelbeheerder moet worden opgesteld wanneer de bouw van een tunnel wordt overwogen of wanneer ingrijpende werken worden overwogen die een ingrijpende verbouwing van een bestaande tunnel inhouden.

De veiligheid van een tunnel berust op een reeks maatregelen die onder meer betrekking hebben op de geometrie en het ontwerp van de constructie, de veiligheidsuitrusting, het verkeersbeheer, de opleiding van de interventiediensten, het beheer van incidenten gaande van voorlopige operationele organisatieplannen tot de tunnel afsluitingsprocedure in noodgevallen en de samenwerking tussen de bevoegde overheid en de hulpdiensten.

Met het voorlopige veiligheidsdossier wordt al deze informatie gebundeld en vastgelegd in een verplicht document dat vervolgens zal worden onderworpen aan de analyse en de controle van een hele reeks belanghebbenden in het kader van de procedures die zijn ingevoerd voor de goedkeuring van werken of de exploitatievergunning van

sur la base de cette liste qu'il désignera un expert dont il proposera la désignation au gouvernement en qualité d'expert indépendant.

Un organisme pourra le cas échéant être désigné en qualité d'expert indépendant à condition qu'il soit composé d'experts qui auront préalablement été agréés par le comité d'évaluation. Seul un expert agréé par le comité d'évaluation pourra personnellement procéder à la signature des rapports de sécurité.

Le rôle central du comité d'évaluation est à souligner, c'est en effet lui qui conseillera l'autorité administrative en lui transmettant un rapport simplifié et un avis, soit positif soit négatif, avec d'éventuelles recommandations, sur le dossier préliminaire de sécurité et sur le dossier de sécurité, conformément aux articles 23 et 28 de la présente ordonnance.

De manière générale, ce comité conseillera l'autorité administrative sur toute demande généralement quelconque de celle-ci en relation avec l'exploitation, la construction, ou les travaux de rénovation substantielle des tunnels (5°).

Section 3 – Instruments d'analyse et de contrôle des risques

Sous-section 1^{re} – Le dossier préliminaire de sécurité

Article 14

Le dossier préliminaire de sécurité est un document essentiel et indispensable à produire par le gestionnaire du tunnel chaque fois que la construction d'un tunnel est envisagée ou que des travaux, modifiant de manière substantielle un tunnel existant, sont envisagés.

La sécurité dans un tunnel repose sur une série de mesures portant, entre autres, sur la géométrie et la conception de l'ouvrage, les équipements de sécurité, la gestion du trafic, la formation des services d'intervention, la gestion des incidents allant des schémas prévisionnels d'organisation opérationnelle à mettre en place jusqu'à la procédure de fermeture d'un tunnel en cas d'urgence et la collaboration entre les autorités responsables et les services d'intervention.

Le dossier préliminaire de sécurité permet de rassembler toutes ces informations essentielles dans un document indispensable qui sera ensuite soumis à l'analyse et au contrôle de toute une série d'intervenants dans le cadre des procédures mises en place pour l'approbation de travaux exécutés à un tunnel ou de l'autorisation d'exploitation

een tunnel (aangezien in dit geval het voorbereidend veiligheidsdossier integraal deel uitmaakt van het veiligheidsdossier (artikel 15, § 2)).

Wat de procedure voor onmiddellijke sluiting van een tunnel betreft: deze moet worden beschreven door de tunnelbeheerder die er de leiding over heeft in geval van dringendheid (zie infra afdeling 8). Er is inderdaad gebleken dat de tunnelbeheerder als eerste op de hoogte wordt gebracht bij een ongeval of brand. Het is dus aan hem om de beslissing te nemen om de tunnel te sluiten om de veiligheid van de gebruikers te waarborgen. In een noodsituatie is het immers niet raadzaam om te wachten op een beslissing van het bestuursorgaan. Het zal daarentegen wél het bestuursorgaan zijn die de beslissing neemt om een tunnel te sluiten voor langer dan 72 uren en deze opnieuw open te stellen na een dergelijke noodsluiting.

Onderafdeling 2 – Het veiligheidsdossier

Artikel 15

Het veiligheidsdossier is een fundamenteel document dat de tunnelbeheerder moet opstellen om toelating te krijgen om de tunnel uit te baten. Het bestaat uit het voorbereidend veiligheidsdocument aangevuld met verschillende documenten.

Het veiligheidsdossier is een fundamenteel element in de levenscyclus van een tunnel, omdat het gedurende de hele uitbatingsperiode moet aangepast worden aan de omstandigheden die de veiligheid van de tunnel beïnvloeden. Daarom moet alle elementen betreffende de veiligheid van een wegtunnel hierin opgenomen worden, met uitzondering van het veiligheidsrapport, dat door de onafhankelijke expert wordt opgesteld.

Onderafdeling 3 – Het veiligheidsrapport

Artikel 16

Het veiligheidsrapport wordt opgesteld door de onafhankelijke expert in het kader van de goedkeuring van de beschreven werken in afdeling 4 en de vergunningsprocedure beschreven in afdeling 5. Het veiligheidsrapport, verschillend van de risicoanalyse (artikelen 17 tot 19) maakt geen deel uit van het veiligheidsdossier maar is aanvullend in het kader van de procedure. Het betreft inderdaad een externe en onafhankelijke kijk door een expert op het voorbereidend veiligheidsdossier en het veiligheidsdossier.

d'un tunnel (puisque dans ce cas le dossier préliminaire de sécurité fait partie intégrante du dossier de sécurité (article 15 § 2)).

En ce qui concerne la procédure de fermeture immédiate du tunnel, celle-ci devra être décrite par le gestionnaire du tunnel qui en aura la charge en cas d'urgence (voir infra section 8). Il est en effet apparu qu'en cas d'accident, d'incendie, ou autre incident, ce sera nécessairement le gestionnaire du tunnel qui sera avisé en premier lieu des événements de sorte que ce sera à lui qu'il reviendra de prendre la décision de fermeture du tunnel pour assurer la sécurité des usagers. Dans une situation d'urgence, il n'est en effet pas raisonnable d'attendre que l'autorité administrative prenne une telle décision. Ce sera par contre bien à l'autorité administrative qu'il reviendra de prendre la décision de maintenir la fermeture au-delà de 72 heures et de ré-ouvrir le tunnel après sa fermeture.

Sous-section 2 – Le dossier de sécurité

Article 15

Le dossier de sécurité est un document essentiel qui doit être constitué par le gestionnaire du tunnel pour obtenir une autorisation d'exploitation. Il est composé du dossier préliminaire de sécurité auquel est ajouté différents documents.

Le dossier de sécurité est l'élément fondamental dans la vie d'un tunnel puisqu'il est amené à évoluer et à s'adapter aux circonstances qui affectent la sécurité d'un tunnel tout au long de son exploitation. À ce titre, et à l'exception du rapport de sécurité établi par l'expert indépendant, tous les éléments et informations relatifs à la sécurité dans un tunnel routier doivent en faire partie.

Sous-section 3 – Le rapport de sécurité

Article 16

Le rapport de sécurité est constitué par l'expert indépendant dans le cadre de la procédure d'approbation des travaux décrite à la section 4 et de la procédure d'autorisation d'exploitation décrite à la section 5. Le rapport de sécurité, à la différence de l'analyse des risques (articles 17 à 19), ne fait pas partie du dossier de sécurité mais accompagne celui-ci dans le cadre de la procédure. Il s'agit en effet d'un regard extérieur et indépendant porté par l'expert sur le dossier préliminaire de sécurité et le dossier de sécurité.

*Onderafdeling 4 – De risicoanalyse**Artikel 17*

Punt 1 van artikel 13 van de richtlijn verplicht een risicoanalyse door een instelling die onafhankelijk van de tunnelbeheerder werkt. Artikel 17 herneemt deze eis betreffende de onafhankelijkheid. De analyse mag desgevallend door de onafhankelijke expert worden uitgevoerd.

Artikel 18

De risicoanalyse houdt rekening met alle ontwerpfactoren en verkeersomstandigheden die de veiligheid beïnvloeden. Artikel 13 van de richtlijn citeert hierbij als voorbeeld: de verkeerskenmerken en het verkeerstype, de tunnellenge en -geometrie.

De methode gebruikt voor de risicoanalyse dient duidelijk gedefinieerd en gedetailleerd te worden door de Regering teneinde de Europese Commissie al deze informatie in elektronische vorm beschikbaar te stellen aan andere lidstaten.

Artikel 19

Artikel 19 beantwoordt aan de vereisten van artikel 3 van de richtlijn betreffende de verplichte risicoanalyse voor de tenuitvoerlegging van de risicobeperkende maatregelen overeenkomstig artikel 38 van de ordonnantie. Deze eis werd vanzelfsprekend uitgebreid naar de tunnels onderworpen aan hoofdstuk II (zie ook artikel 3, § 4).

Voor het overige laat de richtlijn het aan de lidstaten over om te oordelen over het nut van een dergelijke analyse, aangezien deze volgens artikel 13 van de richtlijn alleen moet worden uitgevoerd indien nodig.

Als men in overweging neemt dat een dergelijke risicoanalyse reeds door de tunnelbeheerder wordt uitgevoerd in het kader van de samenstelling van het voorbereidende veiligheidsdossier (artikel 14) en het veiligheidsdossier (artikel 16) en dat een onafhankelijke deskundige deze analyse reeds beoordeelt in de context van zijn veiligheidsrapport, dan is de nood aan een dergelijke analyse, behalve in geval van risicobeperkende maatregelen, enkel te verantwoorden in het geval dat een dergelijke analyse noodzakelijk blijkt voor de actualisering van het veiligheidsdossier, op basis van ontwikkelingen in het gebruik van een bepaalde tunnel, bijvoorbeeld in het geval van infrastructuurproblemen of verkeersongevallen. Het ontwerp van ordonnantie stelt dus dat het bestuursorgaan op eender welk moment gedurende de exploitatieperiode van de tunnel een dergelijke analyse mag laten uitvoeren door een onafhankelijke instelling om na te gaan of de risicoanalyse van het veiligheidsdossier overeenstemt met de uitbatingvoorwaarden van de tunnel.

*Sous-section 4 – L'analyse des risques**Article 17*

Le point 1 de l'article 13 de la directive prescrit une analyse des risques à effectuer par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel. L'article 17 reprend cette exigence d'indépendance. Le cas échéant, cette analyse pourrait être rédigée par l'expert indépendant.

Article 18

L'analyse des risques examine l'ensemble des facteurs de conception et de circulation qui ont une influence sur la sécurité. L'article 13 de la directive donne ainsi à titre d'exemple: les caractéristiques et le type du trafic, la longueur et la géométrie du tunnel.

La méthodologie utilisée pour l'analyse des risques doit être clairement définie et détaillée par le Gouvernement afin de permettre à la Commission européenne de mettre toutes ces informations à la disposition des autres États membres sous forme électronique.

Article 19

L'article 19 répond aux exigences de l'article 3 de la directive en ce que l'analyse des risques est obligatoire dans les cas de mesures de réduction des risques adoptées en vertu de l'article 38 de l'ordonnance. Cette exigence a été bien entendu étendue aux tunnels soumis au chapitre II (lire aussi article 3, § 4).

Pour le reste, la directive laisse aux États membres le soin de juger du bien-fondé d'une telle analyse puisque selon l'article 13 de la directive, elle n'est à effectuer que lorsque cela est nécessaire.

Le dossier préliminaire de sécurité (article 14) et le dossier de sécurité (article 16) contiendront déjà une telle analyse des risques effectuée par le gestionnaire du tunnel. Cette analyse aura été appréciée par l'expert indépendant dans le cadre de son rapport de sécurité. Dans ce contexte, la nécessité de procéder à une telle analyse, en dehors de l'hypothèse de mesure de substitution des risques, ne se concevra que si une mise à jour du dossier de sécurité s'avère indispensable suite par exemple à un problème constaté à l'infrastructure d'un tunnel ou en cas d'accidents de circulation. Le projet d'ordonnance prévoit donc que l'autorité administrative peut à tout moment, en cours d'exploitation du tunnel, faire procéder à une telle analyse par un organisme indépendant afin de s'assurer de la conformité de l'analyse des risques contenue au dossier de sécurité par rapport aux conditions d'exploitation d'un tunnel.

Afdeling 4 – Goedkeuringsprocedure voor bouwwerken in verband met een nieuwe tunnel of voor grondige verbouwingswerken in verband met een bestaande tunnel

Artikelen 20 tot 24

Het is verplicht om het advies van het bestuursorgaan in te winnen vóór de bouw van een nieuwe tunnel of vóór de uitvoering van ingrijpende verbouwingswerken aan een tunnel. Dit advies is niet bindend. Dankzij deze procedure kan men reeds in de ontwerpfase rekening houden met het veiligheidsaspect van een tunnel en bouwt men voort op ervaring die is opgedaan tijdens de uitbating van andere tunnels, zodat men de veiligheidsdossiers kan verbeteren. Hoewel het advies van het bestuur niet bindend is, heeft men er alle belang bij om dit advies ernstig in overweging te nemen. Nadat de tunnel is gebouwd of de werkzaamheden voltooid, moet de tunnel immers een goedkeuringsprocedure doorlopen op basis waarvan datzelfde bestuur de uitbatingvergunning kan weigeren. Het advies van het bestuur tijdens de ontwerpfase van de werkzaamheden kan dus door de bouwheer niet genegeerd worden indien hij van het bestuursorgaan een vergunning wenst te bekomen voor uitbating van de tunnel wanneer de bouw zal beëindigd zijn.

Artikelen 20 tot 24 beschrijven aldus het proces dat uitmondt in het advies van het bestuur. Dit proces kan als volgt worden samengevat: de tunnelbeheerder stelt een voorbereidend veiligheidsdossier op. Dit dossier wordt overgemaakt aan een onafhankelijke expert, die een veiligheidsrapport opmaakt. Het voorbereidend veiligheidsdossier wordt samen met het veiligheidsrapport en het advies van de veiligheidsbeambte, aan het evaluatiecomité bezorgd, dat op zijn beurt zijn rapport overmaakt aan het bestuursorgaan.

We preciseren nog dat de tunnelbeheerder perfect in rechte kan reageren tegen de inhoud van het veiligheidsrapport opgesteld door de onafhankelijke expert. De opmerkingen van de tunnelbeheerder op dat rapport laten toe aan het evaluatiecomité en nadien het bestuursorgaan om op een volledige manier geïnformeerd te zijn en aldus op een zo volledig mogelijke manier een pertinent advies te kunnen verlenen.

Afdeling 5 – Vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel

Artikelen 25 tot 31

Een tunnel mag pas uitgebaat worden nadat het bestuursorgaan hiertoe een vergunning aflevert. Artikelen 25 tot 29 beschrijven het proces dat leidt tot de vergunning door het bestuur. Dat proces is vergelijkbaar met de procedure die beschreven wordt in artikelen 20 tot 24, behalve dat het veiligheidsdossier een extra document kan bevatten

Section 4 – Procédure d’approbation des travaux relatifs à la construction d’un nouveau tunnel ou à la modification substantielle d’un tunnel existant

Articles 20 à 24

Avant la construction d’un nouveau tunnel ou préalablement à l’accomplissement de travaux visant à modifier de manière substantielle un tunnel, il est indispensable d’obtenir un avis de l’autorité administrative sur les travaux envisagés. Cet avis n’est pas contraignant. Cette procédure permet de contrôler l’aspect sécuritaire d’un tunnel dès le stade de sa conception, notamment au regard de l’expérience acquise dans les autres tunnels au cours de leur exploitation. On comprendra aisément que si l’avis de l’autorité administrative n’est pas contraignant, il doit être pris sérieusement en considération dans la mesure où, une fois le tunnel construit, il sera soumis à une procédure d’autorisation d’exploitation qui peut déboucher sur un refus de la même autorité administrative. L’avis de l’autorité administrative, au stade de la conception des travaux, ne peut donc être négligé par le concepteur de l’ouvrage s’il souhaite pouvoir obtenir de l’autorité administrative l’autorisation d’exploiter l’ouvrage lorsque sa construction sera achevée.

Les articles 20 à 24 définissent le processus aboutissant à l’avis de l’autorité administrative qui peut être ainsi résumé: le gestionnaire du tunnel élabore un dossier préliminaire de sécurité. Celui-ci est transmis à un expert indépendant qui établira un rapport de sécurité. Le dossier préliminaire de sécurité, accompagné du rapport de sécurité, est transmis, avec l’avis de l’agent de sécurité, au comité d’évaluation qui remet son rapport à l’autorité administrative.

Précisons encore que le gestionnaire du tunnel est parfaitement en droit de réagir au contenu du rapport de sécurité établi par l’expert indépendant. Les observations du gestionnaire du tunnel à ce rapport permettront au comité d’évaluation, et ensuite à l’autorité administrative, d’être informés de manière complète de sorte à pouvoir émettre un avis le plus pertinent possible.

Section 5 – Procédure d’autorisation d’exploitation d’un tunnel

Articles 25 à 31

L’exploitation d’un tunnel est subordonnée à une autorisation préalable délivrée par l’autorité administrative. Les articles 25 à 29 définissent le processus aboutissant à l’autorisation d’exploitation accordée par l’autorité administrative. Celui-ci est similaire à la procédure décrite aux articles 20 à 24 si ce n’est que le dossier de sécurité

waarbij een andere partij betrokken is : de risicoanalyse die door een onafhankelijke instelling wordt uitgevoerd.

De procedure die wordt beschreven in de artikelen 25 tot 29 zal de meest voorkomende zijn. Deze moet immers gevolgd worden in alle gevallen die kunnen leiden tot een vergunning voor de uitbating van een tunnel :

- Alle bestaande tunnels worden aldus onderworpen aan deze procedure om in gebruik te kunnen blijven. Het spreekt voor zich dat de verschillende partijen over een redelijke termijn moeten kunnen beschikken om zich in orde te stellen met de bepalingen van de ordonnantie. Aangezien het veiligheidsdossier pas kan worden samengesteld nadat de minimale veiligheidsnormen door de Regering zijn vastgesteld, begint deze termijn, vastgesteld op 6 jaar overeenkomstig de artikelen 40 en 41.
- Wanneer een tunnel gesloten werd overeenkomstig de bepalingen van afdeling 8, moet de procedure bepaald in artikel 25 tot 29 enkel gevolgd worden indien de sluiting bevolen werd door de tunnelbeheerder naar aanleiding van een belangrijk incident zoals gedefinieerd in artikel 20.
- Deze procedure dient vanzelfsprekend gevolgd te worden naar aanleiding van de bouw van een nieuwe tunnel of naar aanleiding van substantiële veranderingen van een bestaande tunnel (afdeling 4).
- Deze procedure moet om de zes jaar worden herhaald ; de ordonnantie stelt in artikel 25 § 3 dat de vergunning voor zes jaar wordt afgeleverd.

Het bestuursorgaan die gebreken of mankementen in het veiligheidsdossier vaststelt kan de exploitatievergunning onder stricte gepaste maatregelen toelaten om de veiligheid van de gebruikers te garanderen. In dit laatste geval gaan deze maatregelen gepaard met een wijziging van het veiligheidsdossier, wat betekent dat er een nieuwe procedure moet worden gestart in overeenstemming met artikelen 26 tot 29 nadat de maatregelen zijn uitgevoerd.

De uitbatingvergunning zal aan de interventiediensten worden bezorgd zodat zij hiervan op de hoogte zijn.

Afdeling 6 – Periodieke controles

Artikel 30

Deze vereiste komt overeen met artikel 12 van de richtlijn dat stelt dat de toezichtinstantie regelmatige controles moet uitvoeren.

Deze controles moeten minstens om de zes jaar worden uitgevoerd.

est susceptible de contenir un document supplémentaire impliquant un autre intervenant : l'analyse des risques effectuée par un organisme indépendant.

La procédure décrite dans les articles 25 à 29 sera la plus fréquente puisqu'elle devra être observée dans tous les cas qui peuvent amener à l'exploitation d'un tunnel :

- Tous les tunnels existants devront être soumis à cette procédure pour pouvoir continuer à être exploités. Il va cependant de soi qu'un délai raisonnable doit être laissé aux différents acteurs intervenants pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'ordonnance. Dans la mesure où le dossier de sécurité ne peut être élaboré qu'une fois les normes minimales de sécurité établies par le gouvernement, le point de départ de ce délai, fixé à 6 ans selon les articles 40 et 41, est l'entrée en vigueur de l'arrêté de gouvernement fixant ces normes.
- Lorsque le tunnel a été fermé conformément aux dispositions de la section 8, sa réouverture ne nécessitera le respect de la procédure définie aux articles 25 à 29 que pour autant que la fermeture ait été ordonnée par le gestionnaire du tunnel suite à la survenance d'un incident significatif tel que défini à l'article 20.
- Cette procédure devra bien entendu être respectée suite à la construction d'un nouveau tunnel ou suite à des travaux de modification substantielle d'un tunnel existant (section 4).
- Cette procédure devra enfin être relancée tous les six ans, l'ordonnance prévoyant en son article 25 § 3 que l'autorisation est délivrée pour une durée de six ans.

L'autorité administrative qui constate des manquements dans le dossier de sécurité pourra notamment subordonner l'autorisation d'exploitation à des mesures appropriées pour améliorer la sécurité des usagers. Dans ce cas de figure l'adoption de telles mesures entraîne une modification du dossier de sécurité ce qui implique de devoir relancer la procédure conformément aux articles 26 à 29 une fois les mesures adoptées.

L'autorisation d'exploitation sera transmise aux services d'intervention afin de les tenir informés.

Section 6 – Contrôles réguliers et périodiques

Article 30

Cette exigence répond à l'article 12 de la directive qui stipule que des contrôles réguliers doivent être effectués par l'entité de contrôle.

Les contrôles doivent avoir lieu tous les six ans minimum.

Het bestuursorgaan kan bij deze oefeningen vaststellen dat de tunnel niet langer voldoet aan de minimale veiligheidsvereisten. Het brengt de tunnelbeheerder er bij aangetekend schrijven van op de hoogte dat maatregelen nodig zijn om de veiligheid van de tunnel te verhogen.

Het bestuursorgaan kan voor de verdere uitbating van de tunnel de nuttig geachte veiligheidsvoorwaarden of beperkingen van de exploitatie opleggen. Het bestuur bepaalt ook alle voorlopige voorwaarden die het belangrijk acht voor de veiligheid.

Als het nodig is om werkzaamheden uit te voeren die de tunnel ingrijpend wijzigen, dan moet de tunnelbeheerder een nieuwe exploitatievergunning aanvragen overeenkomstig de artikelen 25 tot 31 van de ordonnantie.

Afdeling 7 – Periodieke veiligheidsoefeningen

Artikel 31

In samenwerking met de interventiediensten moet de tunnelbeheerder ten minste om de vier jaar oefeningen houden om na te gaan of de veiligheidsmaatregelen doeltreffend zijn.

Als een tunnelbeheerder verschillende tunnels in beheer heeft, kan de oefening in één enkele tunnel naar keuze plaatsvinden. Dit beantwoordt aan de vereiste van de richtlijn, die stelt: « in zones waar meerdere tunnels dicht bij elkaar liggen, moet de oefening op ware grootte ten minste in één van deze tunnels worden uitgevoerd ». We kunnen hier stellen dat het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beantwoordt aan een dergelijke situatie.

De interventiediensten en de veiligheidsbeambte, zullen deze oefeningen samen evalueren, een rapport opstellen en geschikte voorstellen formuleren voor de tunnelbeheerder.

Om overduidelijke praktische redenen stelt het ontwerp van ordonnantie dat de uitvoering van deze periodieke oefeningen een taak is van de tunnelbeheerder en niet van de toezichtinstantie. Het is aldus conform punt 5 van bijlage II van de richtlijn.

We merken tot slot op dat het bestuursorgaan ervoor moet zorgen dat deze periodieke oefeningen wel degelijk plaatsvinden (artikel 5, § 2, 1°).

À cette occasion, l'autorité administrative peut considérer que le tunnel ne répond plus aux exigences minimales de sécurité et dès lors en informer par lettre recommandée le gestionnaire du tunnel en l'invitant à renforcer les mesures de sécurité.

L'autorité administrative peut soumettre la poursuite de l'exploitation du tunnel à des conditions de sécurité qu'il jugera nécessaires ou imposer des restrictions à son exploitation, il pourra prendre toutes les mesures provisoires qu'il jugera utile en matière de sécurité.

S'il est nécessaire de procéder à des travaux modifiant manière substantielle le tunnel, une nouvelle autorisation d'exploitation devra être sollicitée par le gestionnaire du tunnel conformément aux articles 25 à 31 de l'ordonnance.

Section 7 – Exercices périodiques

Article 31

Le gestionnaire du tunnel, en collaboration avec les services d'intervention, devra organiser, au moins tous les quatre ans, des exercices afin de vérifier l'efficacité des mesures de sécurité.

Dans l'hypothèse où un gestionnaire gère plusieurs tunnels, cet exercice peut être réalisé dans un seul tunnel de son choix, cela répond à l'exigence de la directive dans la mesure où celle-ci prévoit que « dans les zones où plusieurs tunnels sont situés à proximité immédiate les uns des autres, l'exercice grandeur nature doit être réalisé au moins dans l'un de ces tunnels ». Nous pouvons considérer que le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale correspond à une telle situation.

L'agent de sécurité et les services d'intervention procéderont à l'évaluation de ces exercices, ils rédigeront un rapport et formuleront les propositions appropriées au gestionnaire du tunnel.

Le projet d'ordonnance a fait choix, pour des raisons pratiques évidentes, de confier au gestionnaire du tunnel la mission de réaliser ces exercices périodiques et non à l'entité de contrôle. Il choisit ainsi de se conformer au point 5 de l'annexe II de la directive.

Notons enfin que l'autorité administrative a la responsabilité de veiller à ce que ces exercices périodiques soient effectivement mis en œuvre (article 5, § 2, 1°).

*Afdeling 8 – Procédures tot sluiting van een tunnel**Artikel 32*

Het komt aan het bestuursorgaan toe om een de uitbating van een tunnel te vergunnen, te schorsen of zijn uitbating te beperken indien de veiligheidsvereisten niet meer verenigd zijn, hetgeen de sluiting van de tunnel impliceert (art 25) In bepaalde gevallen is het wenselijk dat de sluiting van de tunnel door de tunnelbeheerder zelf kan bevolen worden, hetgeen voorzien is in artikel 32 van de ordonnantie.

De ordonnantie bepaalt 4 situaties waarin de sluiting van een tunnel kan bevolen worden door de tunnelbeheerder. Er weze aan herinnerd dat de heropening van een tunnel enkel de procedure beschreven in artikelen 25 tot 29 vereist indien de sluiting bevolen werd door de tunnelbeheerder naar aanleiding van een significant incident zoals gedefinieerd in artikel 2. Men kan zich bijvoorbeeld inbeelden dat een ongeval dat plaats had in een tunnel gevolgen heeft voor de infrastructuur en/of de uitrusting of dat dat ongeval aanleiding geeft zich te beraden over de uitbatingvoorwaarden van de tunnel of de veiligheid van de gebruikers. In dergelijke omstandigheden is het noodzakelijk de procedure beschreven in de artikelen 25 tot 29 te volgen.

De definitie van de onmiddellijke sluitingsprocedure van een tunnel dient compatibel te zijn met de concurrerende bevoegdheid van de burgemeester die op grond van artikel 135 van de Gemeentewet, in elk geval bevoegd blijft tot de sluiting van een tunnel op zijn grondgebied indien de veiligheid van de gebruikers in gevaar is. Omgekeerd impliceert dit dat de administratieve politie voor het beheer van de tunnel door deze ordonnantie, niet meer de verantwoordelijkheid van bewaarder van de tunnel heeft, behalve indien deze is aangeduid als tunnelbeheerder.

Artikel 33

Artikel 33 voorziet dat de definitie van de onmiddellijke sluiting van een tunnel in dringende gevallen en het opstellen van de operationele organisatieschema's (met inbegrip van spoedhulpplannen) voor de opleiding en uitrusting van de interventiediensten, deel uitmaken van de taken van de tunnelbeheerder (onder toezicht van het bestuursorgaan – artikel 5, § 2).

*Section 8 – Procédures de fermeture d'un tunnel**Article 32*

Il incombe à l'autorité administrative de décider de la mise en exploitation d'un tunnel, de suspendre ou d'en restreindre son exploitation si les exigences de sécurité ne sont plus rencontrées, ce qui implique de prendre la décision de fermer un tunnel (art. 25). Dans certains cas, il apparaît cependant souhaitable que la décision de fermeture puisse être prononcée par le gestionnaire du tunnel lui-même, c'est ce que prévoit notamment l'article 32 de l'ordonnance.

L'ordonnance cite 4 situations autorisant la fermeture du tunnel par le gestionnaire. Rappelons que la réouverture du tunnel ne nécessitera le respect de la procédure définie aux articles 25 à 29 que pour autant que la fermeture ait été ordonnée par le gestionnaire du tunnel suite à un incident significatif tel que défini à l'article 2. On peut par exemple imaginer qu'un accident survenu dans un tunnel a eu des conséquences sur son infrastructure et/ou ses équipements ou encore que cet accident conduise à s'interroger sur les conditions d'exploitation du tunnel ou sur la sécurité des usagers. Dans de telles circonstances, il apparaît indispensable de réactiver la procédure définie aux articles 25 à 29.

La définition de la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel devra composer avec la compétence concurrente du bourgmestre qui en vertu de l'article 135 de la loi communale reste, en tous les cas, habilité à procéder à la fermeture d'un tunnel sur le territoire de sa commune si la sécurité des usagers est menacée. À l'inverse, la police administrative spécifique de gestion d'un tunnel, élaborée par la présente ordonnance implique que le gestionnaire de voirie n'assume plus la responsabilité de la garde d'un tunnel, sauf s'il devait également être désigné « gestionnaire du tunnel ».

Article 33

L'article 33 prévoit que la définition de la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence et la mise en place des schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention, font partie des missions du gestionnaire du tunnel (sous la surveillance de l'autorité administrative – article 5, § 2).

HOOFDSTUK III
Minimumveiligheidsnormen die gelden voor
tunnels in het trans-europese wegennet

Artikel 35

We verwijzen naar de memorie van toelichting bij artikel 39 betreffende de redenen voor de intrekking van de ordonnantie van 10 juli 2008 tot omzetting van richtlijn 2004/54/EG. Gelet op deze intrekking werden de bepalingen die richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet omzetten, overgenomen in dit hoofdstuk.

Deze richtlijn is van toepassing op de tunnels in het trans-Europese wegennet die in ontwerpfase, in aanbouw of in gebruik zijn, en die langer dan 500 meter zijn. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er op dit ogenblik geen tunnels in het trans-Europese wegennet van meer dan 500 meter lang.

Artikel 36

Er is besloten om in het kader van de huidige ordonnantie het kader dat van toepassing is op gelijkgestelde tunnels van meer dan 200 meter zoveel mogelijk te baseren op de minimumvereisten van de Europese richtlijn voor tunnels van meer dan 500 meter. Artikel 36 maakt het evenwel mogelijk om niet af te wijken van wat de Richtlijn voorschrijft voor tunnels van meer dan 500 meter van het trans-Europese wegennet wanneer blijkt dat sommige bepalingen van hoofdstuk II besluiten om de Europese richtlijn niet te volgen.

Zo zijn artikelen 4 tot 34 van hoofdstuk II van toepassing op tunnels die onderworpen zijn aan hoofdstuk III. Sommige bepalingen van hoofdstuk II zijn evenwel niet van toepassing op de tunnels die onderworpen zijn aan hoofdstuk III, omdat deze strijdig zijn met richtlijn 2004/54/CE.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanstelling van de tunnelbeheerder. Artikel 6 van de ordonnantie dat stelt dat de Regering de tunnelbeheerder kan aanwijzen, is niet van toepassing op Hoofdstuk III omdat de richtlijn hier uitdrukkelijk stelt dat het bestuursorgaan de tunnelbeheerder aanstelt.

Voor tunnels die onderworpen zijn aan hoofdstuk III is het dus het bestuursorgaan die de tunnelbeheerder moet aanwijzen, in overeenstemming met artikel 4 van de richtlijn.

De Richtlijn vertrouwt aan het controleorgaan toe om de tunnels te controleren, evalueren en te testen.

CHAPITRE III
Exigences de sécurité minimales applicables
aux tunnels du réseau routier transeuropéen

Article 35

On se reportera à l'exposé des motifs de l'article 39 quant aux raisons de l'abrogation de l'ordonnance du 10 juillet 2008 qui transposait la directive 2004/54/CE. Compte tenu de cette abrogation, les dispositions transposant la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen sont reprises dans le présent chapitre.

Cette directive s'applique aux tunnels routiers transeuropéens d'une longueur supérieure à 500 mètres qu'ils soient en projet, en construction ou en exploitation. Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur de plus de 500 mètres sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 36

Il a été fait choix dans le cadre de la présente ordonnance de calquer autant que possible le cadre applicable aux tunnels de plus de 200 mètres et assimilés, sur les exigences minimales de la directive européenne relative aux tunnels de plus de 500 mètres. L'article 36 permet cependant de ne pas s'écarter du prescrit de la directive pour les tunnels du réseau routier transeuropéen de plus de 500 mètres lorsqu'il s'avère que certaines dispositions du chapitre II décident de ne pas suivre la voie de la directive européenne.

Ainsi, les articles 4 à 34 du chapitre II s'appliquent aux tunnels soumis au chapitre III. Cependant, certaines dispositions du chapitre II ne peuvent s'appliquer aux tunnels soumis au chapitre III car elles seraient en contradiction avec la directive 2004/54/CE.

Il en est ainsi de la désignation du gestionnaire du tunnel. L'article 6 de l'ordonnance permettant au Gouvernement de désigner le gestionnaire du tunnel ne s'applique pas au Chapitre III dans la mesure où la directive prévoit expressément que cette désignation doit émaner de l'autorité administrative.

En ce qui concerne les tunnels soumis au chapitre III, la désignation du gestionnaire du tunnel doit donc émaner de l'autorité administrative, conformément à l'article 4 de la directive.

Enfin, la directive confie à des entités de contrôle la mission de contrôler, évaluer et tester les tunnels.

Artikel 38

Gezien de ouderdom van bepaalde tunnelconstructies is gebleken dat bepaalde minimale veiligheidsnormen om zuiver technische redenen niet konden worden toegepast, ook omwille van de onevenredige kosten die de uitvoering van deze minimumnormen met zich mee zou brengen voor de exploitant van de tunnel in kwestie.

Daarom voorziet artikel 3 van de Europese richtlijn in een afwijking door de toepassing van risicobepalende maatregelen waarvan de effectiviteit moet worden aangetoond aan de hand van een specifiek document, nl. de « risicoanalyse ».

HOOFDSTUK IV
Overgangsbepalingen

Artikel 40

Alle reeds bestaande tunnels moeten een uitbatingsvergunning bekomen om toegankelijk te zijn voor verkeer. Een redelijke termijn dient te worden toegekend aan de tunnelbeheerder om dergelijke vergunning te bekomen en om zich in orde te stellen met de bepalingen van de ordonnantie. In de mate waarin het veiligheidsdossier niet kan worden opgesteld eenmaal de minimale veiligheidsnormen door de Regering zijn opgesteld, dient het begin van deze termijn, gesteld op 6 jaar, in te gaan op het ogenblik van het inwerking treden van het besluit van de Regering die de normen vastlegt.

Artikel 41

Een kalender werd opgesteld voor het bestuursorgaan om de exploitatievergunningen af te leveren voor alle bestaande tunnels, op successieve wijze gedurende deze periode van 6 jaar. Bij gebreke van het afleveren van een vergunning zullen betreffende tunnels gesloten blijven voor verkeer.

HOOFDSTUK IV
Slotbepalingen

Artikel 42

Gelet op de intrekking van de ordonnantie van 10 juli 2008, dringt zich ook een wijziging op van de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Deze ordonnantie van 19 mei 2011 is niet bedoeld om van toepassing te zijn op tunnels die onder de bepalingen van de huidige ordonnantie vallen.

Article 38

Compte tenu de l'ancienneté de la construction de certains tunnels, il est apparu que certaines normes minimales de sécurité ne pourraient être mises en œuvre pour des motifs purement techniques mais aussi en raison du coût disproportionné que la mise en place de ces normes minimales de sécurité imposerait à l'exploitant du tunnel concerné.

Pour ces raisons, la directive européenne a prévu, en son article 3, qu'une dérogation soit possible par la mise en œuvre de mesures de réduction de risques dont l'efficacité doit être démontrée au moyen d'un document spécifique, appelé « analyse des risques ».

CHAPITRE IV
Dispositions transitoires

Article 40

Tous les tunnels déjà existants devront obtenir l'autorisation d'exploitation pour pouvoir être ouverts à la circulation. Un délai raisonnable doit être accordé au gestionnaire du tunnel pour obtenir cette autorisation et pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'ordonnance. Dans la mesure où le dossier de sécurité ne peut être élaboré qu'une fois les normes minimales de sécurité établies par le gouvernement, le point de départ de ce délai, fixé à 6 ans est l'entrée en vigueur de l'arrêté de gouvernement fixant ces normes.

Article 41

Un calendrier a été imaginé pour imposer à l'autorité administrative de délivrer des autorisations d'exploitation à tous les tunnels déjà existants, de manière successive, pendant cette période de 6 ans. À défaut, les tunnels qui n'auront pas obtenu d'autorisation seront fermés à la circulation.

CHAPITRE V
Dispositions finales

Article 42

L'ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen est abrogée. Compte tenu de cette abrogation, une modification s'impose également à l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Cette ordonnance du 19 mai 2011 n'a en effet pas vocation à s'appliquer aux tunnels soumis aux dispositions de la présente ordonnance.

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

Pascal SMET

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

Pascal SMET

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

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
met betrekking tot de uitbating en
veiligheid van de verkeerstunnels

HOOFDSTUK I Bevoegdheid en definities

Artikel 1

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

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° « tunnellengte » : de lengte van de langste rijstrook, die berekend wordt in het volledig overdekt gedeelte ;
- 2° « trans-Europees wegennet » : het wegennet als omschreven in afdeling 2 van de bijlage I bij de beschikking nr. 1692/96/EG, en geïllustreerd aan de hand van geografische kaarten en/of omschreven in de bijlage II bij de gezegde beschikking en de latere aanpassingen ervan ;
- 3° « interventiediensten » : alle openbare en privédiensten of diensten die deel uitmaken van het tunnelpersoneel die tussenkomen bij ongevallen met inbegrip van de politiediensten, de brandweer en de reddingsploegen ;
- 4° « tunnel » : elke rijweg of steenweg onder een overkapping, ongeacht de bouwwijze die een omsloten ruimte creëert. Een rijweg of steenweg onder een overkapping is geen omsloten ruimte zodra de overkapping buitenwaartse openingen heeft met een oppervlakte gelijk aan of meer dan 1 m² per verkeersweg en per meter steenweg.
- 5° « ernstig incident » : Onder ernstig incident wordt verstaan :
 - elk ongeval met lichamelijke schade ;
 - elke brand ontstaan binnen in de tunnel ;
 - elke ernstige schade vastgesteld aan de constructie of aan de uitrusting van de tunnel ;
 - alle andere gebeurtenissen die een niet geprogrammeerde sluiting van de tunnel hebben genoodzaakt, met uitzondering van deze met betrekking tot het verkeersmanagement buiten het kunstwerk.
- 6° « toezichtinstantie » : een onafhankelijk organisme, die van de tunnel-beheerder de opdracht krijgt regelmatige en periodieke controles en tests uit te voeren van de infrastructuren en uitrustingen.

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

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

de la Région de Bruxelles-Capitale
relative à l'exploitation et à la
sécurité des tunnels routiers

CHAPITRE I^{ER} Habilitation et définition

Article 1^{er}

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

Article 2

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° « longueur du tunnel » : la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte ;
- 2° « réseau routier transeuropéen » : le réseau routier défini à la section 2 de l'annexe I de la décision n° 1692/96/CE et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe II de ladite décision et ses adaptations ultérieures ;
- 3° « services d'intervention » : tous les services, qu'ils soient publics ou privés, ou faisant partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les pompiers et les équipes de secours ;
- 4° « tunnel » : toute route ou chaussée située sous un ouvrage de couverture qui, quel que soit son mode de construction, crée un espace confiné. Une section de route ou de chaussée située sous un ouvrage de couverture n'est pas un espace confiné dès lors que l'ouvrage de couverture comporte des ouvertures vers l'extérieur dont la surface est égale ou supérieure à 1 m² par voie de circulation et par mètre de chaussée.
- 5° « incident significatif » : Par incident significatif, on entend :
 - tous les accidents ayant causé des dommages corporels ;
 - tous les incendies survenus à l'intérieur du tunnel ;
 - tous dégâts sérieux constatés à l'infrastructure ou à l'équipement du tunnel ;
 - les autres événements qui ont nécessité une fermeture non programmée du tunnel, à l'exception de ceux liés à la gestion du trafic à l'extérieur de l'ouvrage.
- 6° « entité de contrôle » : un organisme indépendant, missionné par le gestionnaire de tunnels, pour effectuer des contrôles et des tests réguliers et périodiques, des équipements et infrastructures.

HOOFDSTUK II

Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels*Afdeling 1 – Technische minimumveiligheidsnormen**Artikel 3*

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de tunnels van het wegennet die langer zijn dan 200 meter of daarmee worden gelijkgesteld. De Regering stelt hiervan een lijst op.

§ 2. De regering bepaalt de technische minimumveiligheidsnormen waaraan deze tunnels moeten voldoen.

§ 3. Onverminderd artikel 31 gelden deze normen tijdens de voorstudiefase voor een nieuwe tunnel, tijdens een grondige aanpassing van een bestaande tunnel alsook voor elke vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel.

§ 4. Als aan deze normen enkel kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij onhaalbaar blijken te zijn, hetzij enkel uitvoerbaar zijn tegen een onevenredige prijs, kan de tenuitvoerlegging van risico beperkende maatregelen als alternatieve oplossing voor de toepassing van die eisen geoorloofd zijn, in overeenstemming met de door de regering bepaalde voorwaarden, voor zover deze alternatieve oplossingen een gelijkwaardige of betere bescherming bieden.

De doeltreffendheid van deze maatregelen wordt aangetoond aan de hand van een risicoanalyse die overeenkomstig artikelen 17 tot 19 wordt verricht.

*Afdeling 2 – Taak van de verschillende organen**Onderafdeling 1 – De administratieve overheid**Artikel 4*

De regering is aangesteld in hoedanigheid van administratieve overheid met als doel te waken over de naleving van de bepalingen van huidige ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten en alsook uitbatingvergunningen af te leveren.

De regering kan haar bevoegdheid delegeren aan elke fysieke of morele persoon van privaot of publiek recht teneinde de functie van administratieve overheid waar te nemen zoals beschreven in huidige ordonnantie.

Artikel 5

§ 1. De administratieve overheid vervult volgende taken :

- 1° advies uitbrengen over het voorbereidend veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 20 ;
- 2° het afleveren van uitbatingvergunningen op basis van een veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 25 :
 - voor elke nieuwe tunnel ;
 - voor elke grondige renovatie van een tunnel ;
 - om de 6 jaar voor een uitgebate tunnel.

CHAPITRE II

État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers*Section 1^{re} – Normes techniques minimales de sécurité**Article 3*

§ 1^{er}. Le présent chapitre s'applique aux tunnels du réseau routier d'une longueur supérieure à 200 mètres, ou assimilés, dont la liste est établie par le Gouvernement.

§ 2. Les normes techniques minimales de sécurité auxquelles doivent répondre ces tunnels sont fixées par le Gouvernement.

§ 3. Sans préjudice de l'article 31, ces normes s'appliquent, lors de la phase des études préliminaires d'un nouveau tunnel, lors de la modification substantielle d'un tunnel existant ainsi que pour toute procédure d'autorisation d'exploitation d'un tunnel.

§ 4. Lorsque certaines de ces normes ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, la mise en œuvre de mesures de réduction de risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences peut être acceptée, dans les conditions fixées par le Gouvernement, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure.

L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux articles 17 à 19.

*Section 2 – Rôle des différents intervenants**Sous-section 1^{re} – L'autorité administrative**Article 4*

Le Gouvernement est désigné en qualité d'autorité administrative qui a pour mission de veiller au respect des dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'application et qui autorise la mise en service des tunnels.

Le Gouvernement peut accorder délégation de pouvoir à toute personne physique ou morale de droit privé ou de droit public, afin d'exercer la fonction d'autorité administrative telle que décrite dans la présente ordonnance.

Article 5

§ 1^{er}. L'autorité administrative assume les tâches suivantes :

- 1° émettre un avis sur le dossier préliminaire de sécurité, conformément à l'article 20 ;
- 2° délivrer les autorisations d'exploitation sur la base d'un dossier de sécurité, conformément à l'article 25 :
 - pour chaque nouveau tunnel ;
 - pour chaque rénovation substantielle d'un tunnel ;
 - tous les 6 ans pour un ouvrage en exploitation.

§ 2. De administratieve overheid ziet erop toe dat de tunnelbeheerder alle hem toevertrouwde taken, verleend in deze ordonnantie, vervult en meer bepaald de taken beschreven in artikel 7 alsook in Afdelingen 6, 7 en 8.

Onderafdeling 2 – De tunnelbeheerder

Artikel 6

§ 1. De regering stelt tunnelbeheerder aan voor het beheer van de tunnel in de ontwerpfasen, in aanbouw of in gebruik. Brussel Mobiliteit zal de beheerder van de tunnel zijn.

§ 2. In geval van wisseling van de tunnelbeheerder bezorgt de voormalige beheerder het voorbereidend veiligheidsdossier of het veiligheidsdossier aan zijn opvolger.

Artikel 7

§ 1. De tunnelbeheerder vervult volgende taken :

- 1° de tunnelinfrastructuur en -uitrusting beheren, met inbegrip van regelmatige controles en testen ;
- 2° de uitbating van de tunnel te verzekeren, te weten ; het leiden van het verkeer, met inbegrip van de opening en sluiting van de tunnel, op basis van een exploitatieprotocol ;
- 3° het voorbereidend veiligheidsdossier opstellen overeenkomstig artikel 21 ;
- 4° het veiligheidsdossier opstellen overeenkomstig artikel 26, alsook dit jaarlijks bijwerken ;
- 5° Indien de beheerder dit nodig acht een veiligheidsagent aanstellen per tunnel of voor verschillende tunnels ;
- 6° binnen de maand na elke interventie en in geval van ernstige incidenten in de tunnel een rapport opstellen en dit overmaken aan de veiligheidsagent indien deze werd aangesteld, aan het evaluatiecomité en aan de interventiediensten ;
- 7° een lijst opstellen, elk jaar bij te werken, van alle interventies en ernstige incidenten in de tunnel en deze overmaken aan de veiligheidsagent indien deze werd aangesteld, het evaluatiecomité en de interventiediensten ;
- 8° alle documenten en nuttige informatie voor het vervullen van zijn taak, met inbegrip van het bijwerken van het veiligheidsdossier overmaken aan de veiligheidsagent indien deze werd aangesteld ;
- 9° alle noodzakelijke risico beperkende maatregelen treffen overeenkomstig de artikels 3 § 4 en 36.

§ 2. De tunnelbeheerder kan haar taken voorzien in § 1, 1°, en 2° delegeren aan elke morele persoon van privaot of publiek recht die hij desgevallend aanduidt.

Onderafdeling 3 – de onafhankelijke expert

Artikel 8

§ 1. De regering stelt de onafhankelijke expert aan op voorstel van het evaluatiecomité.

Artikel 9

§ 1. De onafhankelijke expert stelt een rapport op betreffende :

- 1° het voorbereidend veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 21 ;
- 2° het veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 26.

§ 2. L'autorité administrative veille à ce que le Gestionnaire du tunnel accomplisse les différentes tâches qui lui sont confiées par la présente ordonnance et notamment celles décrites à l'article 7 ainsi qu'aux sections 6, 7 et 8.

Sous-section 2 – Le gestionnaire du tunnel

Article 6

§ 1^{er}. Le Gouvernement désigne le gestionnaire du tunnel qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation. À défaut d'une telle désignation, Bruxelles Mobilité sera le gestionnaire du tunnel.

§ 2. En cas de changement de gestionnaire du tunnel, le gestionnaire précédent assure au suivant la transmission du dossier préliminaire de sécurité ou du dossier de sécurité.

Article 7

§ 1^{er}. Le gestionnaire du tunnel assume notamment les tâches suivantes :

- 1° gérer l'infrastructure et les équipements du tunnel, en ce compris procéder à leurs contrôles et tests réguliers ;
- 2° assurer l'exploitation du tunnel, à savoir : la gestion de la circulation, basée sur un protocole d'exploitation, en ce compris l'ouverture et la fermeture du tunnel ;
- 3° élaborer le dossier préliminaire de sécurité du tunnel, conformément à l'article 21 ;
- 4° élaborer le dossier de sécurité du tunnel, conformément à l'article 26, et le tenir à jour annuellement ;
- 5° s'il le juge nécessaire, désigner un agent de sécurité, par tunnel ou pour plusieurs tunnels ;
- 6° rédiger un rapport sur toutes les interventions et les incidents significatifs survenus dans un tunnel et les transmettre, dans un délai d'un mois de leur survenance, à l'agent de sécurité s'il est désigné, au comité d'évaluation et aux services d'intervention ;
- 7° dresser une liste, mise à jour annuellement, de toutes les interventions et les incidents significatifs survenus dans un tunnel et la transmettre à l'agent de sécurité s'il est désigné, au comité d'évaluation et aux services d'intervention ;
- 8° communiquer à l'éventuel agent de sécurité tous les documents et informations utiles à l'accomplissement de sa mission, en ce compris les mises à jour du dossier de sécurité ;
- 9° mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires en vertu des articles 3 § 4 et 36.

§ 2. Le gestionnaire du tunnel peut déléguer les tâches prévues au § 1^{er}, 1° et 2°, à toute personne morale de droit public ou privé qu'il désignera.

Sous-section 3 – l'expert indépendant

Article 8

§ 1^{er}. L'expert indépendant est nommé par le Gouvernement sur proposition du comité d'évaluation.

Article 9

§ 1^{er}. L'expert indépendant élabore un rapport sur :

- 1° le dossier préliminaire de sécurité conformément à l'article 21 ;
- 2° le dossier de sécurité conformément à l'article 26.

§ 2. De onafhankelijke expert brengt advies uit over elke bijkomende vraag van het evaluatiecomité of de administratieve overheid.

Onderafdeling 4 – De veiligheidsbeambte

Artikel 10

Indien hij dit nodig acht kan de tunnelbeheerder voor elke tunnel in aanbouw of in gebruik een veiligheidsbeambte aanstellen en maatregelen bepalen die moeten genomen worden om zijn onafhankelijke werking te garanderen. De beheerder brengt de administratieve overheid daarvan op de hoogte.

Een veiligheidsbeambte kan zijn taken en functie uitoefenen in een enkele tunnel of in verschillende tunnels.

De veiligheidsagent oefent zijn taken uit onafhankelijk van alle organen.

Artikel 11

De veiligheidsbeambte coördineert alle beschermings- en preventie-maatregelen die de veiligheid van de gebruikers en van het tunnelpersoneel beogen.

In die zin heeft de veiligheidsbeambte de volgende taken :

- a) advies uitbrengen over de preventiemaatregelen en de beschermingsmiddelen die in het voorbereidend veiligheidsdossier worden overwogen overeenkomstig artikel 22. Zijn advies wordt gevoegd bij het voorbereidend veiligheidsdossier bij het overmaken aan de administratieve overheid ;
- b) advies uitbrengen overeenkomstig artikel 27. Zijn advies wordt gevoegd bij het veiligheidsdossier bij het overmaken aan de administratieve overheid ;
- c) advies uitbrengen op elk verzoek van de tunnelbeheerder of de administratieve overheid ;
- d) advies uitbrengen over de coördinatie met de interventiediensten, met name bij de opmaak van de operationele schema's van deze diensten ;
- e) deelname aan de evaluatie van de dringende interventies ;
- f) deelname aan het omschrijven van de veiligheidsprincipes en van de eigenschappen van de constructie, de uitrusting en de uitbating zowel voor de nieuwe tunnels als bij de verbouwing van bestaande tunnels ;
- g) nagaan of er opleidingsprogramma's voor het tunnelpersoneel en voor de interventiediensten worden opgesteld en ten uitvoer gelegd ;
- h) deelname aan de organisatie en de evaluatie van de in artikel 32 bedoelde oefeningen ;
- i) nagaan of de onderhoudsprocedures en de herstelprogramma's en de uitrusting ervan werden opgesteld en ten uitvoer gelegd ;
- i) deelname aan de evaluatie van elk incident of ernstig ongeval.

Onderafdeling 5 – Het evaluatiecomité

Artikel 12

Er wordt een evaluatiecomité aangesteld voor de veiligheid van de tunnels van het wegennet.

De regering bepaalt de samenstelling en de werking van het evaluatiecomité alsook de erkenningsvoorwaarden van de onafhankelijke experts

§ 2. L'expert indépendant rend un avis sur toute demande complémentaire émanant du comité d'évaluation ou de l'autorité administrative.

Sous-section 4 – L'agent de sécurité

Article 10

S'il le juge nécessaire, le gestionnaire du tunnel peut désigner, pour chaque tunnel, qu'il soit en cours de construction ou en exploitation, un agent de sécurité et définir les mesures prises pour garantir son indépendance fonctionnelle. Le gestionnaire en informe l'autorité administrative.

Un agent de sécurité peut assumer ses tâches et fonctions dans un seul ou plusieurs tunnels.

L'agent de sécurité est indépendant de tous les intervenants dans l'exercice de ses fonctions.

Article 11

L'agent de sécurité apprécie toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

Dans cette mesure, l'agent de sécurité :

- a) émet un avis sur les mesures de prévention et les moyens de sauvegarde envisagés par le dossier préliminaire de sécurité conformément à l'article 22. Son avis est joint au dossier préliminaire de sécurité lors de sa transmission à l'autorité administrative ;
- b) émet un avis sur le dossier de sécurité conformément à l'article 27. Son avis est joint au dossier de sécurité lors de sa transmission à l'autorité administrative ;
- c) émet un avis sur toute demande du gestionnaire du tunnel ou de l'autorité administrative ;
- d) émet un avis sur la coordination avec les services d'intervention, notamment lors de l'élaboration des schémas opérationnels de ces services ;
- e) participe à l'évaluation des interventions d'urgence ;
- f) participe à la définition des principes de sécurité ainsi qu'à la définition des caractéristiques de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation des tunnels existants ;
- g) vérifie que des programmes de formation sont établis et mis en œuvre pour le personnel d'exploitation et les services d'intervention ;
- h) participe à l'organisation et à l'évaluation des exercices prévus à l'article 32 ;
- i) vérifie que des procédures d'entretien et de réparation de la structure et des équipements des ouvrages sont établies et mises en œuvre ;
- i) participe à l'évaluation de tout incident ou accident significatif.

Sous-section 5 – Le comité d'évaluation

Article 12

Il est créé un Comité d'Evaluation de la sécurité des tunnels du réseau routier.

Le Gouvernement fixe la composition et le fonctionnement du comité d'évaluation ainsi que les modalités d'agrément des experts indépendants

die in werking zullen gesteld worden door het comité. De tunnelbeheerder kan in geen geval deel uitmaken van het evaluatiecomité, maar hij kan wel uitgenodigd worden, op vraag van het evaluatiecomité.

Artikel 13

Het evaluatiecomité heeft volgende taken :

- 1° het voorstellen aan de regering van een onafhankelijk expert ;
- 2° het verlenen en afnemen van de erkenning van de onafhankelijke experten ;
- 3° het overmaken aan de administratieve overheid van een vereenvoudigd rapport alsook zijn gunstig of ongunstig advies, desgevallend met aanbevelingen, aangaande het voorbereidend veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 23 ;
- 4° het overmaken aan de administratieve overheid van een vereenvoudigd rapport alsook zijn gunstig of ongunstig advies, desgevallend met aanbevelingen, aangaande het veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 28 ;
- 5° telkens indien de administratieve overheid hierom verzoekt haar een advies overmaken.

Afdeling 3 – Instrumenten voor risicoanalyse en -beheer

Onderafdeling 1 – Het voorbereidend veiligheidsdossier

Artikel 14

§ 1. Het voorbereidend veiligheidsdossier is opgesteld door te tunnelbeheerder tijdens de bouw van een nieuwe tunnel of bij grondige verbouwing van een bestaande tunnel.

§ 2. Het voorbereidend veiligheidsdossier bevat :

- 1° de beschrijving van de tunnel in ontwerpfasen en van zijn in- en uitgangen, samen met de plannen die noodzakelijk zijn voor een goed begrip van het ontwerp en van de geplande uitbatingvoorwaarden ;
- 2° een voorstudie van de verkeerssituatie die een onderscheid maakt tussen de verschillende voertuigen die de tunnel gebruiken ;
- 3° een bijzondere studie van gevaarsituaties met beschrijving van alle soorten ongevallen, ongeacht hun oorzaak, die zich kunnen voordoen tijdens het gebruik van de tunnel alsook een beschrijving van de aard en de eventuele belangrijke gevolgen hiervan.

In geval van een grondige aanpassing van een bestaande tunnel wordt het voorbereidend veiligheidsdossier vervolledigd met :

- a) Een lijst van de belangrijke incidenten en ernstige ongevallen gedurende de laatste vijf jaar, met een analyse ervan ;
- b) Een lijst met de veiligheidsoefeningen van de laatste vijf jaar, met vermelding van de lessen die eruit werden getrokken ;
- c) Een beschrijving van de materiële en menselijke middelen die zullen worden ingezet en van de maatregelen waarin de beheerder voorziet om een veilig gebruik en het onderhoud van de tunnel tijdens de werken te garanderen, rekening houdend met de lering uit de punten a) en b).

Onderafdeling 2 – Het veiligheidsdossier

Artikel 15

§ 1- het veiligheidsdossier wordt opgesteld door de tunnelbeheerder met het oog op de opening van de tunnel.

qui seront mises en œuvre par le comité. Le gestionnaire du tunnel ne peut en aucun cas faire partie du comité d'évaluation mais il peut être invité à la demande du Comité d'évaluation

Article 13

Le comité d'évaluation a pour tâches :

- 1° de proposer au Gouvernement la nomination d'un expert indépendant
- 2° d'agrèer et de retirer les agrèations des experts indépendants ;
- 3° de transmettre à l'autorité administrative un rapport simplifié et son avis positif ou négatif, accompagné le cas échéant de recommandations, sur le dossier préliminaire de sécurité conformément à l'article 23 ;
- 4° de transmettre à l'autorité administrative un rapport simplifié et son avis positif ou négatif, accompagné le cas échéant de recommandations, sur le dossier de sécurité conformément à l'article 28 ;
- 5° de remettre un avis à l'autorité administrative sur toute demande de sa part.

Section 3 – Instruments d'analyse et de contrôle des risques

Sous-section 1^{re} – Le dossier préliminaire de sécurité

Article 14

§ 1^{er}. Le dossier préliminaire de sécurité est établi par le gestionnaire de tunnel lors de la construction d'un nouveau tunnel ou à l'occasion de la modification substantielle d'un tunnel existant.

§ 2. Le dossier préliminaire de sécurité contient :

- 1° la description de l'ouvrage projeté ainsi que de ses accès, accompagnée des plans nécessaires à la compréhension de sa conception et des dispositions d'exploitation prévues ;
- 2° Une étude prévisionnelle du trafic en distinguant les différents types de véhicules qui l'empruntent ;
- 3° Une étude spécifique de dangers décrivant les types d'accidents, quelle que soit leur origine, susceptibles de se produire au cours de l'exploitation et la nature et l'importance de leurs conséquences éventuelles.

Dans le cas d'une modification substantielle d'un ouvrage existant, le dossier préliminaire est complété par :

- a) La liste des incidents significatifs survenus au cours des cinq années antérieures ainsi que leur analyse ;
- b) La liste des exercices de sécurité effectués au cours des cinq années antérieures ainsi que les enseignements qui en ont été tirés ;
- c) La description de l'organisation des moyens humains et matériels et les mesures prévues par le gestionnaire pour assurer la sécurité de l'exploitation et la maintenance du tunnel pendant la réalisation des travaux en tenant compte notamment des enseignements tirés des points a) et b).

Sous-section 2 – Le dossier de sécurité

Article 15

§ 1^{er}. Le dossier de sécurité est établi par le gestionnaire du tunnel pour sa mise en exploitation.

§ 2. Het veiligheidsdossier bevat, naast de elementen vermeld in artikel 14 :

- 1° een beschrijving van de materiële en menselijke middelen die zullen worden ingezet en van de maatregelen waarin de bouwheer voorziet om een veilig gebruik en het onderhoud van de tunnel te garanderen, in het bijzonder rekening houdend met de gevaren als vermeld in artikel 14, § 2, 4° ;
- 2° de interventieplannen, waarvan de procedurebeschrijving voor een onmiddellijke tunnelsluiting in noodgevallen een onderdeel vormt, net zoals de tenuitvoerlegging van de operationele organisatieschema's, en de met de interventiediensten afgesproken opleiding en uitrusting, rekening houdend met personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap ;
- 3° een beschrijving van de permanente feedbackbarometer voor bevindingen, aan de hand waarvan de belangrijke incidenten en ongevallen kunnen worden geregistreerd en geanalyseerd zoals beschreven in artikel 2, 5°.

§ 3. Naast de in artikel 14 en in § 2 van huidig artikel vermelde stukken, bevat het veiligheidsdossier voor een tunnel die al in gebruik is de volgende gegevens :

- 1° een verslag en een analyse betreffende de ernstige incidenten die zich hebben voorgedaan zoals beschreven in artikel 2, 5° ;
- 2° een lijst met de verrichte veiligheidsoefeningen en een analyse van de lessen die hieruit werden getrokken ;
- 3° elke risicoanalyse verricht door een instelling die onafhankelijk is van de tunnelbeheerder ;
- 4° het rapport over de periodieke controle uitgevoerd door een toezichtinstantie die onafhankelijk is van de tunnelbeheerder ;
- 5° de regels voor de tunneluitbating.

Onderafdeling 3 – Het veiligheidsrapport

Artikel 16

§ 1. Het veiligheidsrapport wordt opgesteld door een onafhankelijke expert.

Hij voegt het al naargelang bij het voorbereidend veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 22 of het veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 28.

§ 2. Het veiligheidsdossier bevat :

- 1° de bevindingen van de onafhankelijke expert betreffende de documenten die het voorbereidend dossier uitmaken dan wel het veiligheidsdossier evenals zijn bevindingen aangaande de doeltreffendheid van de te overwegen veiligheidsmaatregelen ;
- 2° de bevindingen van de expert aangaande de uitbatingvoorwaarden met het oog op de natuurlijke of technologische risico's die zich zouden kunnen voordoen.

Onderafdeling 4 – Risicoanalyse

Artikel 17

De risicoanalyse wordt verricht door een instelling die onafhankelijk van de tunnelbeheerder werkt.

§ 2. Le dossier de sécurité d'un tunnel contient, en plus des éléments mentionnés à l'article 14 :

- 1° la description de l'organisation envisagée en moyens humains et matériels et les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour assurer la sécurité de l'exploitation et la maintenance de l'ouvrage en tenant compte notamment des dangers mentionnés à l'article 14, § 2, 4° ;
- 2° les plans d'intervention et de sécurité qui contiennent la définition de la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence, la mise en place des schémas d'organisation opérationnelle pour la formation et l'équipement du personnel du tunnel établi en liaison avec les services d'intervention, qui tient compte également des personnes à mobilité réduite et handicapées ;
- 3° la description du dispositif de retour d'expérience permanent permettant d'enregistrer et d'analyser les incidents significatifs tels que décrits à l'article 2, 5°.

§ 3. Le dossier de sécurité d'un tunnel déjà en exploitation inclut, outre les pièces mentionnées à l'article 14 et au § 2 du présent article :

- 1° un compte rendu et une analyse concernant les incidents significatifs tels que décrits à l'article 2, 5° ;
- 2° une liste des exercices de sécurité effectués et une analyse des enseignements qui en ont été tirés ;
- 3° toute analyse des risques effectuée par un organisme indépendant du gestionnaire du tunnel ;
- 4° le rapport émis par une entité de contrôle indépendante du gestionnaire du tunnel sur le contrôle périodique effectué ;
- 5° les modalités d'exploitation de l'ouvrage.

Sous-section 3 – Le rapport de sécurité

Article 16

§ 1^{er}. Le rapport de sécurité est rédigé par l'expert indépendant.

Il accompagne, selon les cas, le dossier préliminaire conformément à l'article 22 ou le dossier de sécurité conformément à l'article 28.

§ 2. Le rapport de sécurité contient :

- 1° l'appréciation de l'expert indépendant sur les documents composant le dossier préliminaire ou le dossier de sécurité, et sur la pertinence des mesures de sécurité envisagées ;
- 2° l'appréciation de l'expert sur les conditions d'exploitation de l'ouvrage au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de l'affecter.

Sous-section 4 – L'analyse des risques

Article 17

L'analyse des risques est réalisée par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Artikel 18

De risicoanalyse voor een bepaalde tunnel houdt rekening met alle ontwerpfactoren en verkeersomstandigheden die de veiligheid beïnvloeden, in het bijzonder de verkeerskenmerken en het verkeerstype, de tunnellengete en –geometrie van de tunnel.

Artikel 19

§ 1. De administratieve overheid kan op elk moment van de uitbating om een risicoanalyse verzoeken.

§ 2. De risicoanalyse voorafgaand aan de tenuitvoerlegging van risico beperkende maatregelen is verplicht overeenkomstig paragraaf § 4 van artikel 3 en artikel 36.

§ 3. De risicoanalyse verricht door een instelling die onafhankelijk is van de tunnelbeheerder, wordt bij het veiligheidsdossier gevoegd.

Afdeling 4 – Goedkeuringsprocedure voor bouwwerken in verband met een nieuwe tunnel of voor grondige verbouwingswerken in verband met een bestaande tunnel

Artikel 20

§ 1. Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een nieuwe tunnel of voor een substantiële wijziging aan de constructie, de uitrusting of de uitbating van de tunnel, vereist het voorafgaand advies van de administratieve overheid, dat verleend wordt op basis van het rapport van het evaluatiecomité over het voorafgaand veiligheidsdossier volgens de procedure voorzien in de artikelen 21 tot 24.

Artikel 21

De tunnelbeheerder stelt een voorbereidend veiligheidsdossier op en bezorgt dit aan de onafhankelijke expert voor de opmaak van het veiligheidsrapport.

Artikel 22

Zodra de tunnelbeheerder het veiligheidsrapport ontvangen heeft, bezorgt hij dit samen met het voorbereidende veiligheidsdossier voor advies aan de eventueel aangestelde veiligheidsbeambte.

Artikel 23

De tunnelbeheerder bezorgt het voorbereidende veiligheidsdossier samen met het veiligheidsrapport, zijn opmerkingen in kwestie en het advies van de eventueel aangestelde veiligheidsbeambte aan het evaluatiecomité.

Binnen de twee maanden na ontvangst bezorgt het evaluatiecomité aan de administratieve overheid een vereenvoudigd rapport begeleid met een gunstig of ongunstig advies aangaande de uit te voeren werken.

Het comité moet binnen dezelfde tijdspanne een advies uitbrengen aangaande de impact van de uit te voeren werken op de mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bij gebreke hieraan, kan de administratieve overheid een laatste termijn toekennen van 30 dagen waarbinnen het evaluatiecomité gehouden is haar rapport en advies aangaande de uit te voeren werken over te maken.

Article 18

L'analyse des risques pour un tunnel donné prend en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel.

Article 19

§ 1^{er}. L'analyse des risques peut être demandée, à tout moment de l'exploitation d'un tunnel, par l'autorité administrative.

§ 2. L'analyse des risques est obligatoire préalablement à la mise en œuvre de mesures de réduction des risques, conformément au § 4 de l'article 3 et à l'article 36.

§ 3. L'analyse des risques effectuée par un organisme indépendant du gestionnaire du tunnel est jointe au dossier de sécurité.

Section 4 – Procédure d'approbation des travaux relatifs à la construction d'un nouveau tunnel ou à la modification substantielle d'un tunnel existant

Article 20

§ 1^{er}. Toute demande de permis d'urbanisme pour la construction d'un nouveau tunnel ou pour toute modification substantielle apportée à la structure, aux équipements ou à l'exploitation d'un tunnel existant, exige un avis préalable de l'autorité administrative, formulé à partir du rapport du comité d'évaluation sur le dossier préliminaire de sécurité suivant la procédure prévue aux articles 21 à 24.

Article 21

Le gestionnaire du tunnel élabore et transmet un dossier préliminaire de sécurité à l'expert indépendant pour élaboration du rapport de sécurité.

Article 22

Le gestionnaire du tunnel, dès réception du rapport de sécurité, transmet, pour avis, le dossier préliminaire de sécurité accompagné du rapport de sécurité à l'éventuel agent de sécurité désigné.

Article 23

Le gestionnaire du tunnel transmet au comité d'évaluation, le dossier préliminaire de sécurité accompagné du rapport de sécurité, et de ses observations sur ce rapport, ainsi que l'avis de l'éventuel agent de sécurité.

Dans les 2 mois de sa réception, le comité d'évaluation remet, à l'autorité administrative, un rapport simplifié accompagné d'un avis positif ou négatif sur les travaux envisagés.

Le comité doit dans le même délai, émettre un avis sur les conséquences de l'ouvrage envisagé, sur la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

À défaut, l'autorité administrative peut accorder un dernier délai de 30 jours endéans lequel le comité d'évaluation est tenu de lui transmettre son rapport et son avis sur les travaux envisagés.

Artikel 24

Binnen de twee maanden na ontvangst van het advies van het evaluatiecomité maakt de administratieve overheid haar advies aangaande de uit te voeren werken over aan de tunnelbeheerder.

*Afdeling 5 – Vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel**Artikel 25*

§ 1 De uitbating van een tunnel in het wegennet hangt af van een vergunning door de administratieve overheid, die zich uitspreekt op basis van een rapport van het evaluatiecomité aangaande een veiligheidsdossier, overeenkomstig de procedure als geregeld in artikelen 26 tot 29.

De administratieve overheid bezorgt de interventiediensten een afschrift van deze vergunning.

§ 2. Indien de administratieve overheid onzorgvuldigheden vaststelt in het veiligheidsdossier kan de administratieve overheid op voorstel van het evaluatiecomité :

- de uitbatingsvergunning afhankelijk maken van gepaste maatregelen die de tunnelbeheerder binnen een opgelegde termijn moet nemen om de veiligheid te verbeteren. Als deze maatregelen niet worden genomen zal de uitbatingsvergunning van rechtswege worden ingetrokken. De administratieve overheid licht de eventueel aangestelde veiligheidsbeambte in over de maatregelen die zij heeft opgelegd alsook over de termijn binnen dewelke de werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd. Na de uitvoering van de opgelegde maatregelen maakt de tunnel vervolgens het voorwerp uit van een uitbatingsvergunning overeenkomstig de procedure zoals voorzien in artikelen 26 tot 29 ;
- de opening van de tunnel toelaten mits strikte gebruiksvoorwaarden.

§ 3. De uitbating wordt voor een duur van 6 jaar vergund.

De uitbating kan op elk moment worden ingetrokken door de administratieve overheid op voorstel van het evaluatiecomité, in geval van het niet respecteren van de veiligheidsmaatregelen waardoor de gebruikers in gevaar worden gebracht.

Artikel 26

De tunnelbeheerder stelt een veiligheidsdossier op en bezorgt dit aan de onafhankelijke expert voor de opmaak van het veiligheidsrapport.

Artikel 27

Zodra de tunnelbeheerder het veiligheidsrapport ontvangen heeft, bezorgt hij dit samen met het veiligheidsdossier voor advies aan de eventueel aangestelde veiligheidsbeambte.

Artikel 28

De tunnelbeheerder bezorgt het voorbereidende veiligheidsdossier samen met het veiligheidsrapport, zijn opmerkingen in kwestie en het eventuele advies van de veiligheidsbeambte aan het evaluatiecomité.

Binnen de twee maanden na de ontvangst ervan bezorgt het evaluatiecomité een vereenvoudigd rapport betreffende de uitbating van de tunnel aan de administratieve overheid, samen met een gunstig of ongunstig advies.

Article 24

Dans les deux mois de la réception de l'avis du comité d'évaluation, l'autorité administrative notifie au gestionnaire du tunnel son avis sur les travaux envisagés.

*Section 5 – Procédure d'autorisation d'exploitation d'un tunnel**Article 25*

§ 1^{er}. L'exploitation d'un tunnel du réseau routier est subordonnée à la délivrance d'une autorisation délivrée par l'autorité administrative qui se prononce à partir d'un rapport du comité d'évaluation sur le dossier de sécurité, suivant la procédure prévue aux articles 26 à 29.

L'autorité administrative transmet une copie de cette autorisation aux services d'intervention.

§ 2. Lorsque des manquements dans le dossier de sécurité sont constatés, l'autorité administrative peut, sur proposition du comité d'évaluation :

- subordonner l'autorisation d'exploitation à des mesures appropriées, pour améliorer la sécurité, que le gestionnaire du tunnel doit entreprendre dans un délai imposé. À défaut, l'autorisation d'exploitation sera retirée de plein droit. L'autorité administrative informe l'éventuel agent de sécurité des mesures appropriées dont elle a imposé la mise en œuvre ainsi que le délai indéterminé auquel elles devront être exécutées. Après l'adoption des dites mesures, le tunnel fait ensuite l'objet d'une autorisation d'exploitation conformément à la procédure prévue aux articles 26 à 29 ;
- autoriser l'ouverture du tunnel avec des conditions restrictives d'utilisation de l'ouvrage.

§ 3. L'autorisation est délivrée pour une durée de six ans.

Elle peut être retirée à tout moment par l'autorité administrative, sur proposition du comité d'évaluation, en cas de manquements aux normes de sécurité susceptibles de mettre en danger les usagers.

Article 26

Le gestionnaire du tunnel élabore et transmet un dossier sécurité à l'expert indépendant pour élaboration du rapport de sécurité.

Article 27

Le gestionnaire du tunnel, dès réception du rapport de sécurité, transmet pour avis le dossier de sécurité accompagné du rapport de sécurité à l'éventuel agent de sécurité désigné.

Article 28

Le gestionnaire du tunnel transmet au comité d'évaluation, le dossier de sécurité accompagné du rapport de sécurité et de ses observations sur ce rapport ainsi que l'avis éventuel de l'agent de sécurité.

Dans les 2 mois de sa réception, le comité d'évaluation remet, à l'autorité administrative, un rapport simplifié accompagné d'un avis positif ou négatif sur l'exploitation du tunnel.

Het comité dient eveneens binnen deze tijdspanne een advies uit te brengen aangaande de impact van de uitbating op de mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bij gebreke hieraan kan de administratieve overheid nog een bijkomende termijn van 30 dagen toestaan binnen dewelke het evaluatiecomité gehouden is haar rapport over te maken en haar advies aangaande de te overwegen werken.

Artikel 29

Binnen de twee maanden na de ontvangst ervan bezorgt de administratieve overheid de tunnelbeheerder zijn vergunning voor de uitbating van de tunnel. Als het bestuur binnen die termijn geen beslissing betekent, wordt de tunnelbeheerder verondersteld over een uitbatingsvergunning te beschikken voor een termijn van 12 maanden waarin de tunnel niet meer uitgebaat kan worden indien binnen deze termijn geen uitbatingsvergunning wordt afgeleverd, overeenkomstig artikel 25 en de procedure omschreven in artikel 26 tot 28.

Afdeling 6 – Regelmatige en periodieke controles

Artikel 30

§ 1. Om de goede staat van de infrastructuur en de goede werking van de uitrusting van de tunnel na te gaan, verricht de tunnelbeheerder regelmatig controles en testen in samenwerking met de toezichtinstantie.

§ 2. De administratieve overheid zorgt ervoor dat deze periodieke controles effectief worden uitgevoerd om er zich van te vergewissen dat alle tunnels de bepalingen van deze ordonnantie naleven.

Tussen twee opeenvolgende periodieke controles van een bepaalde tunnel mag ten hoogste zes jaar liggen.

De onafhankelijke expert bezorgt een rapport met betrekking tot de controles aan de tunnelbeheerder. Dit rapport wordt bij het veiligheidsdossier gevoegd.

§ 3. Wanneer de administratieve overheid naar aanleiding van een controle ervan wordt geïnformeerd dat een tunnel niet meer conform is aan de bepalingen van huidige ordonnantie, verzoekt zij per aangetekend schrijven aan de tunnelbeheerder en de eventueel aangestelde veiligheidsbeambte om de nodige maatregelen te nemen teneinde de veiligheid van de tunnel te verhogen.

De administratieve overheid bepaalt de voorwaarden voor de verdere uitbating of heropening van de tunnel. Ze gelden tot de voltooiing van de corrigerende maatregelen. Het bestuur bepaalt ook alle andere beperkingen en voorwaarden die het belangrijk acht.

Als de corrigerende maatregelen neerkomen op een grondige constructie- of uitbatingswijziging, maakt de tunnel na voltooiing van die maatregelen het voorwerp uit van een nieuwe uitbatingsvergunning overeenkomstig artikel 25 en overeenkomstig de procedure als bepaald door artikelen 26 tot 29.

Le comité doit également, dans le même délai, émettre un avis sur les conséquences de l'exploitation de l'ouvrage sur la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

À défaut, l'autorité administrative peut accorder un dernier délai de 30 jours endéans lequel le comité d'évaluation est tenu de lui transmettre son rapport et son avis sur les travaux envisagés.

Article 29

Dans les deux mois de la réception de l'avis du comité d'évaluation, l'autorité administrative notifie au gestionnaire du tunnel son autorisation sur l'exploitation du tunnel. À défaut pour l'autorité administrative de notifier sa décision endéans ce délai, l'autorisation d'exploitation est réputée accordée au gestionnaire du tunnel pour une durée de 12 mois à l'issue de laquelle le tunnel ne pourra plus être exploité si l'autorisation d'exploitation n'est pas délivrée endéans ce délai, conformément à l'article 25 et à la procédure décrite aux articles 26 à 28.

Section 6 – Contrôles réguliers et périodiques

Article 30

§ 1^{er}. Le gestionnaire du tunnel organise avec l'entité de contrôle, des contrôles et tests réguliers visant à s'assurer du bon état de fonctionnement des équipements et de l'infrastructure du tunnel.

§ 2. L'autorité administrative veille à ce que ces contrôles périodiques aient effectivement lieu afin de s'assurer que les tunnels respectent les dispositions de la présente ordonnance.

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

Un rapport relatif aux contrôles est émis par l'expert indépendant, au gestionnaire du tunnel. Ce rapport est joint au dossier de sécurité.

§ 3. Lorsque l'autorité administrative est informée, à l'issue d'un contrôle, qu'un tunnel n'est plus conforme aux dispositions de la présente ordonnance, elle exige, par lettre recommandée, du gestionnaire du tunnel, et de l'éventuel agent de sécurité, que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel soient prises.

L'autorité administrative définit les conditions dans lesquelles la poursuite de l'exploitation du tunnel seront soumises jusqu'à ce que les mesures correctrices soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

Si les mesures correctrices comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, le tunnel, une fois que ces mesures ont été réalisées, fait l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation conformément à l'article 25 et à la procédure déterminée aux articles 26 à 29.

Afdeling 7 – Periodieke veiligheids oefeningen*Artikel 31*

De tunnelbeheerder en de interventiediensten organiseren in samenwerking met de eventueel aangestelde veiligheidsagent periodieke oefeningen voor het tunnelpersoneel en de interventiediensten.

Deze oefeningen moeten voldoen aan volgende voorwaarden :

- 1° ze sluiten zo precies mogelijk aan bij de werkelijkheid en stemmen overeen met de uitgewerkte scenario's voor incidenten ;
- 2° ze laten evaluaties met duidelijke resultaten toe ;
- 3° ze vermijden schade te berokkenen aan de tunnel ;
- 4° om aanvullende resultaten te verkrijgen, kunnen de oefeningen ook gedeeltelijk de vorm aannemen van modellen of simulaties op beeldscherm.

Minstens om de vier jaar organiseert de tunnelbeheerder oefeningen op ware grootte, in omstandigheden met een zo groot mogelijk waarheidsgehalte. Dit geldt voor elke tunnel. Als een tunnelbeheerder verschillende tunnels in beheer heeft, kan de oefening in een enkele tunnel naar keuze plaatsvinden.

De sluiting van de tunnel is enkel vereist als aanvaardbare maatregelen kunnen worden getroffen om het verkeer om te leiden. In de tussentijd vinden jaarlijks gedeeltelijke oefeningen en/of simulaties plaats.

De interventiediensten en de veiligheidsbeambte voor zover deze werd aangesteld, evalueren gezamenlijk deze oefeningen en stellen een rapport op en formuleren geschikte voorstellen.

Afdeling 8 – Procedures voor de sluiting van een tunnel*Artikel 32*

Zonder afbreuk te doen aan artikel 135 van de Gemeentewet, kan de tunnelbeheerder de sluiting van de tunnel bevelen waarvan hij het beheer heeft om volgende redenen :

- Voor onderhoudswerken en het onderhoud van de uitrusting en infrastructuur van de tunnel ;
- Naar aanleiding van een ernstig ongeval zoals omschreven in artikel 2 ;
- Wanneer de veiligheid van de gebruikers niet meer kan gegarandeerd worden ;
- In geval van dringende noodzaak.

Artikel 33

De tunnelbeheerder heeft als taak de spoedinterventieplannen op te stellen, waarvan de procedurebeschrijving voor een onmiddellijke tunnelsluiting in noodgevallen een onderdeel vormt, net zoals de tenuitvoerlegging van de operationele organisatieschema's en met de interventiediensten afgesproken opleiding en uitrusting, rekening houdend met personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap.

Artikel 34

De sluiting van de tunnel door de tunnelbeheerder is uitzonderlijk en kan in geen geval langer duren dan 72 uren.

Section 7 – Exercices de sécurité périodiques*Article 31*

Le gestionnaire du tunnel et les services d'intervention organisent, en coopération avec l'éventuel agent de sécurité, des exercices périodiques conjoints pour le personnel du tunnel.

Ces exercices doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- 1° ils sont aussi réalistes que possible et correspondent aux scénarios d'incidents définis ;
- 2° ils donnent lieu à des résultats d'évaluation clairs ;
- 3° ils évitent de causer des dommages au tunnel ;
- 4° ils peuvent aussi être réalisés en partie sous la forme d'exercices sur table ou d'exercices de simulation sur ordinateur pour obtenir des résultats complémentaires.

Des exercices grandeur nature effectués dans des conditions aussi réalistes que possible sont réalisés dans chaque tunnel au moins tous les quatre ans par le gestionnaire du tunnel. Dans l'hypothèse où un gestionnaire gère plusieurs tunnels, cet exercice peut être réalisé dans un seul tunnel de son choix.

La fermeture du tunnel ne sera requise que si des dispositions acceptables peuvent être prises pour dévier la circulation. Des exercices partiels et/ou de simulation sont effectués tous les ans dans l'intervalle.

L'agent de sécurité, s'il a été désigné, et les services d'intervention évaluent conjointement ces exercices, rédigent un rapport et font des propositions appropriées.

Section 8 – Procédure de fermeture d'un tunnel*Article 32*

Le Gestionnaire du tunnel, sans préjudice de l'application de l'article 135 de la loi communale, est habilité à ordonner la fermeture d'un tunnel dont il a la gestion pour les motifs suivants :

- pour les opérations de maintenance et d'entretien des équipements et de l'infrastructure du tunnel ;
- suite à la survenance d'un incident significatif tel que défini à l'article 2 ;
- lorsque la sécurité des usagers risque de ne plus être assurée ;
- en cas d'urgence.

Article 33

Le Gestionnaire du tunnel a pour tâche d'établir les plans d'intervention d'urgence qui comprennent la définition de la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence, la mise en place des schémas d'organisation opérationnelle pour la formation et l'équipement du personnel du tunnel établi en liaison avec les services d'intervention, qui tient compte également des personnes à mobilité réduite et handicapées

Article 34

La fermeture du tunnel par le gestionnaire doit rester exceptionnelle et ne pourra en aucun cas excéder une durée de 72 heures.

Enkel de administratieve overheid is bevoegd om de sluiting van een tunnel te bevelen voor een duur langer dan 72 uren.

HOOFDSTUK III
Minimumveiligheidsnormen die gelden voor
tunnels in het transeuropese wegennet

Artikel 35

Dit hoofdstuk zet voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet om, en geldt voor tunnels in het trans-Europese wegennet die in ontwerpfase, in aanbouw of in gebruik zijn, en die langer dan 500 meter zijn.

Artikel 36

§ 1. Onverminderd § 2 en 3 zijn artikelen 4 tot 32 van toepassing op tunnels in het trans-Europese wegennet.

§ 2. De administratieve overheid stelt de openbare of private instelling als tunnelbeheerder aan, die in de betrokken fase verantwoordelijk is voor het beheer van de tunnel.

De administratieve overheid kan die opdracht zelf vervullen.

§ 3. Indien hij dit nodig acht, stelt de tunnelbeheerder voor elke tunnel een veiligheidsbeambte aan, waarmee het bestuur voorafgaand zijn instemming heeft betuigd.

Deze veiligheidsbeambte zorgt voor de coördinatie met de interventiediensten, in het bijzonder bij het opstellen van de operationele schema's van deze diensten. Hij neemt deel aan de organisatie en de evaluatie van de dringende interventies.

§ 4. De controles, evaluaties en de uitgevoerde testen van de tunnels zullen georganiseerd worden door een controleorgaan. De administratieve overheid kan zelf deze functie uitoefenen. De controleorganen dienen een hoog niveau van bekwaamheid te beschikken en een procedurekennis en moeten over een functionele onafhankelijkheid beschikken tegenover de tunnelbeheerder.

Artikel 37

De regering bepaalt de technische minimumveiligheidsnormen waaraan de tunnels in het trans-Europese wegennet moeten voldoen overeenkomstig de bijlage I bij de richtlijn 2004/54/EG inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet van 29 april 2004.

De regering kan strengere regels opleggen, voor zover ze niet in strijd zijn met de eisen van de bijlage I bij de richtlijn 2004/54/EG.

Artikel 38

Als aan deze normen enkel kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij onhaalbaar blijken te zijn, hetzij enkel uitvoerbaar zijn tegen een onevenredige prijs, kan de tenuitvoerlegging van risico beperkende maatregelen als alternatieve oplossing voor de toepassing van die eisen geoorloofd zijn, in overeenstemming met de door de regering bepaalde voorwaarden, voor zover deze alternatieve oplossingen minstens een gelijkwaardige of betere bescherming bieden.

Seule l'Autorité Administrative est en droit d'autoriser la fermeture d'un tunnel au-delà de la durée maximum de 72 heures.

CHAPITRE III
Exigences de sécurité minimales applicables aux
tunnels du réseau routier transeuropéen

Article 35

Le présent chapitre transpose, pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et s'applique aux tunnels routiers transeuropéens d'une longueur supérieure à 500 mètres qu'ils soient en projet, en construction ou en exploitation.

Article 36

§ 1^{er}. Sans préjudice des § 2 et 3, les articles 4 à 34 s'appliquent aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

§ 2. L'autorité administrative désigne comme gestionnaire du tunnel l'organisme public ou privé responsable de la gestion du tunnel au stade concerné.

L'autorité administrative elle-même peut exercer cette fonction.

§ 3. Pour chaque tunnel, le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'autorité administrative.

Cet agent de sécurité assure la coordination avec les services d'intervention, notamment lors de l'élaboration des schémas opérationnels de ces services et participe à l'organisation et à l'évaluation des interventions d'urgence.

§ 4. Les contrôles, les évaluations et les tests effectués sur les tunnels seront organisés par une entité de contrôle. L'autorité administrative peut exercer cette fonction. Les entités de contrôle devront disposer d'un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et devront jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Article 37

Les normes techniques minimales de sécurité auxquelles doivent répondre les tunnels du réseau routier transeuropéen sont fixées par le Gouvernement, conformément à l'annexe I de la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Gouvernement peut imposer des prescriptions plus strictes, à condition de ne pas contrevenir aux exigences de l'annexe I de la directive 2004/54/CE.

Article 38

Lorsque certaines normes techniques minimales de sécurité ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, la mise en œuvre de mesures de réduction de risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences peut être acceptée, dans les conditions fixées par le Gouvernement, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure.

De doeltreffendheid van deze maatregelen wordt aangetoond aan de hand van een risicoanalyse die overeenkomstig artikelen 17 tot 19 wordt verricht.

Artikel 39

Onder de voorwaarden die zij bepaalt, kan de regering een afwijking van die vereisten toestaan, om de plaatsing en het gebruik mogelijk te maken van een vernieuwende veiligheidsuitrusting die een gelijkwaardige of betere bescherming biedt als de momenteel voorgeschreven technologie.

**HOOFDSTUK IV
Overgangsbepalingen**

Artikel 40

De administratieve overheid beschikt over een termijn van 6 jaar na de inwerkingtreding van het besluit van de regering tot vaststelling van de veiligheidsnormen, om de conformiteit van de reeds in gebruik zijnde tunnels met de bepalingen van huidige ordonnantie te evalueren volgens de procedure zoals voorzien in de artikels artikelen 26 à 29 en haar uitbatingsvergunning af te leveren volgens artikel 25.

Gedurende deze overgangperiode kan het geheel der reeds bestaande tunnels uitgebaat worden door de tunnelbeheerder. Indien tegen het einde van deze overgangperiode een of meerdere tunnels geen exploitatievergunning heeft bekomen zullen zij onmiddellijk worden afgesloten voor elk verkeer.

Artikel 41

Gedurende deze periode van 6 jaar is de administratieve overheid ertoe gehouden om voor minstens 2 tunnels gedurende de eerste 18 maanden een uitbatingsvergunning af te leveren.

Gedurende de daaropvolgende 24 maanden zal de administratieve overheid 4 bijkomende uitbatingsvergunningen moeten afleveren.

Gedurende de laatste 30 maanden zal zij de uitbatingsvergunningen afleveren voor de laatste tunnels.

**HOOFDSTUK V
Slotbepalingen**

Artikel 42

De ordonnantie van 10 juli 2008 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet wordt opgeheven.

Artikel 43

In artikel 3 van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden de woorden « huidige ordonnantie is niet van toepassing op de verkeerstunnels die vallen onder de ordonnantie van 10 juli 2008 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europees-wegennet » vervangen door de woorden: « deze ordonnantie is niet van toepassing op de verkeerstunnels die vallen onder de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van XXX tot vaststelling van een regelgevend kader voor de staat en de controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels ».

L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux articles 17 à 19.

Article 39

Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites, une dérogation à ces exigences peut être accordée aux conditions fixées par le Gouvernement.

**CHAPITRE IV
Dispositions transitoires**

Article 40

L'autorité administrative dispose d'un délai de 6 ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté du gouvernement fixant les normes de sécurité, pour évaluer la conformité des tunnels déjà en exploitation aux exigences de la présente ordonnance, suivant la procédure prévue aux articles 26 à 29 et délivrer son autorisation d'exploitation suivant l'article 25.

Pendant cette période transitoire, l'ensemble des tunnels déjà existants pourront être exploités par le gestionnaire du tunnel. Si à l'issue de cette période transitoire, un ou plusieurs tunnels n'ont pas obtenu l'autorisation d'être exploités, ils seront immédiatement fermés à la circulation.

Article 41

Pendant cette période de 6 ans, l'autorité administrative est tenue de délivrer son autorisation d'exploitation pour au moins 2 tunnels au cours des 18 premiers mois.

Au cours des 24 mois suivants, l'autorité administrative devra délivrer l'autorisation d'exploitation de 4 tunnels supplémentaires.

Au cours des 30 derniers mois, elle autorisera l'exploitation des derniers tunnels.

**CHAPITRE V
Dispositions finales**

Article 42

L'Ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen est abrogée.

Article 43

À l'article 3 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, les mots « la présente ordonnance ne s'applique pas aux tunnels routiers, couverts par l'ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen » sont remplacés par les mots: « la présente ordonnance ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par l'ordonnance de la Région de Bruxelles Capitale du XXX relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels ».

Artikel 44

Huidige ordonnantie treedt in werking op XXX.

Article 44

La présente ordonnance entrera en vigueur le XXX.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 20 december 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « met betrekking tot de uitbating en veiligheid van de verkeerstunnels ».

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 18 februari 2019. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Charles Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies (nr. 65.069/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 18 februari 2019.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten « op de Raad van State », gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp^(*), de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Het voorliggende voorontwerp van ordonnantie beoogt de herziening van de bepalingen houdende omzetting van richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 « inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet », in het licht van de overheveling van de bevoegdheid inzake « de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden », bij de zesde Staatshervorming (artikel 6, § 1, X, 12°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen » - hierna de BWHI - ingevoegd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014). Het strekt ook tot het opleggen van soortgelijke veiligheidsvereisten voor de tunnels van het gewestelijk wegennet die langer zijn dan 200 meter, die geen deel uitmaken van het trans-Europese wegennet en die bijgevolg niet onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen⁽¹⁾.

(*) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

(1) Zoals overweging 25 van richtlijn 2004/54/EG de lidstaten daartoe aanspoort.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 20 décembre 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 18 février 2019. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Charles Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis (n° 65.069/4), dont le texte suit, a été donné le 18 février 2019.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o des lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet^(*) la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. L'avant-projet d'ordonnance examiné vise à revoir le dispositif de transposition de la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 « concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen », à la lumière du transfert de la compétence relative aux « normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des routes et de leur dépendances », opéré par la sixième réforme de l'État (article 6, § 1^{er}, X, 12°, de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles » (ci-après, la LSRI), inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014). Il vise également à imposer des exigences de sécurité similaires aux tunnels du réseau routier régional d'une longueur supérieure à 200 mètres, qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen et n'entrent par conséquent pas dans le champ d'application de la directive⁽¹⁾.

(*) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

(1) Comme le considérant 25 de la directive 2004/54/CE y encourage les États membres.

Zoals de afdeling Wetgeving reeds opgemerkt heeft in verschillende adviezen⁽²⁾ moeten de veiligheidsnormen voor de verkeerstunnels die vastgesteld zijn in het kader van de omzetting van richtlijn 2004/54/EG immers worden beschouwd als « minimale technische veiligheidsnormen » voor het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden.

Artikel 6, § 2, 4°, van de BWHI, ingevoegd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, bepaalt in dat verband het volgende :

« De betrokken Regeringen moeten onderling overleg plegen wat betreft :

[...]

4° de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden alsook de waterwegen en hun aanhorigheden ».

De adviesaanvrager dient derhalve erop toe te zien dat het overleg voorgeschreven bij artikel 6, § 2, 4°, van de BWHI ook daadwerkelijk plaatsvindt⁽³⁾.

2. In de nota aan de leden van de regering, die terug te vinden is in het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, staat dat de gendertest « niet van toepassing » is. Er staat ook niets in over de evaluatie van het voorontwerp uit het oogpunt van handstreaming.

Noch in de ordonnantie van 29 maart 2012 « houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », noch in de ordonnantie van 8 december 2016 « betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », wordt evenwel in de mogelijkheid voorzien tot vrijstelling van de verplichte evaluaties die daarin respectievelijk worden opgelegd.

In tegenstelling tot de voornoemde ordonnanties voorziet de ordonnantie van 4 oktober 2018 « tot invoering van de gelijkheidsentest », waarbij die voornoemde ordonnanties gewijzigd zijn,⁽⁴⁾ weliswaar in

(2) Zie inzonderheid advies 41.271/VR, op 3 oktober 2006 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Vlaams Gewest van 1 juni 2007 « betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet », *Parl. St.* VI.Parl. 2006-07, nr. 1153/1, 17-21, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/41271.pdf>; advies 41.590/4, op 21 november 2006 gegeven over een voorontwerp van decreet van het Waals gewest « concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen », <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/41590.pdf>; advies 42.538/4, op 26 maart 2007 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot de wet van 9 mei 2007 « betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet », *Parl. St.* Kamer 2006-07, nr. 51-3063/1, 8 en 9, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/42538.pdf>; advies 43.238/4, op 2 juli 2007 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals gewest van 19 december 2007 « houdende minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet », *Parl. St.* W.Parl. 2007-08, nr. 676/1, 18-20, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/43238.pdf>; advies 43.553/VR, op 24 september 2007 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 6 november 2007 « betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet », <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/43553.pdf>.

(3) Er kan overigens op gewezen worden dat voor de naleving van een aantal bepalingen van de richtlijn, inzonderheid de artikelen 13.2 en 15.1 ervan, zulk een overleg noodzakelijk is.

(4) In werking getreden op 1 januari 2019.

Comme l'a déjà observé la section de législation dans différents avis⁽²⁾, les normes de sécurité des tunnels routiers adoptées dans le cadre de la transposition de la directive 2004/54/CE doivent, en effet, être considérées comme des normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien de routes et de leur dépendances.

L'article 6, § 2, 4°, de la LSRI, inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014, dispose à cet égard :

« Les Gouvernements concernés devront se concerter en ce qui concerne :

[...]

4° les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien de routes et de leur dépendances ainsi que des voies hydrauliques et de leurs dépendances ».

Il revient dès lors au demandeur d'avis de veiller à l'accomplissement de la concertation imposée par l'article 6, § 2, 4°, de la LSRI⁽³⁾.

2. La note aux membres du Gouvernement figurant dans le dossier joint à la demande d'avis mentionne que le gender test n'est « pas d'application », et ne comporte aucune mention de l'évaluation de l'avant-projet au regard du principe de handstreaming.

Ni l'ordonnance du 29 mars 2012 « portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale », ni l'ordonnance du 8 décembre 2016 « portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale », ne prévoient cependant de possibilité de dispense à l'obligation de procéder aux évaluations qu'elles imposent respectivement.

Contrairement à ces dernières, l'ordonnance du 4 octobre 2018 « tendant à l'introduction du test d'égalité des chances » qui les a modifiées⁽⁴⁾, prévoit, certes, différentes hypothèses dans lesquelles le

(2) Voir notamment l'avis n° 41.271/VR donné le 3 octobre 2006 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 1^{er} juin 2007 « betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet », *Doc. parl.*, Parl. fl., 2006-2007, n° 1153/1, pp. 17 à 21, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/41271.pdf>; l'avis n° 41.590/4 donné le 21 novembre 2006 sur un avant-projet de décret de la Région wallonne « concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen », <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/41590.pdf>; l'avis n° 42.538/4, donné le 26 mars 2007 sur un projet devenu la loi du 9 mai 2007 « relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen », *Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n° 51-3063/1, pp. 8 et 9, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/42538.pdf>; l'avis n° 43.238/4 donné le 2 juillet 2007 sur un projet devenu le décret de la Région wallonne du 19 décembre 2007 « concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen », *Doc. parl.*, Parl. wall., 2007-2008, n° 676/1, pp. 18 à 20, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/43238.pdf>; l'avis n° 43.553/VR donné le 24 septembre 2007 sur un projet devenu l'arrêté royal du 6 novembre 2007 « relatif aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen », <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/43553.pdf>.

(3) Il peut d'ailleurs être relevé que le respect de certaines dispositions de la directive, notamment ses articles 13.2 et 15.1, nécessite une telle concertation.

(4) Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

verschillende gevallen waarbij het evaluatieverslag, « gelijkkansentest » genaamd, niet moet worden opgesteld. Dat is onder meer het geval voor de wetgevende of reglementaire ontwerpen « [die] geen rechtstreekse of onrechtstreekse invloed [hebben] op natuurlijke personen » (artikel 2, § 3, 6°, van die ordonnantie).

Gelet in het bijzonder op de opmerking over het begrip « gebruikers »⁽⁵⁾ die de gewestelijke mobiliteitscommissie in haar advies van 22 oktober 2018 over het voorontwerp geformuleerd heeft, kan van dat voorontwerp evenwel niet gezegd worden dat het geen rechtstreekse of onrechtstreekse invloed heeft op natuurlijke personen.

Het staat dus aan de adviesaanvrager om het evaluatieverslag, « gelijkkansentest » genaamd, op te stellen, overeenkomstig artikel 2 van de ordonnantie van 4 oktober 2018 en het uitvoeringsbesluit ervan van 22 november 2018.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

INDIENINGSBESLUIT

Aan het dispositief van het voorontwerp moet een indieningsbesluit voorafgaan, dat in de plaats moet komen van de « inhoudstafel ».

DISPOSITIEF

Hoofdstuk 1

Het opschrift van hoofdstuk I van het voorontwerp moet worden herzien, teneinde te zorgen voor overeenstemming tussen beide taalversies. Het zou bijvoorbeeld vervangen kunnen worden door het opschrift « Algemene bepalingen ».

Artikel 2

1. De verwijzing in de bepaling onder 2° naar beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 « betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transEuropees vervoersnet » moet geactualiseerd worden, aangezien die beschikking opgeheven is bij besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 « betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet », welk besluit op zijn beurt ook opgeheven is bij verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 « betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU ».

2. In de definitie van het begrip « interventiediensten », in de bepaling onder 3°, moet het woord « lokale » toegevoegd worden tussen de woorden « alle » en « openbare », teneinde te zorgen voor een betere omzetting van artikel 2, 2), van richtlijn 2004/54/EG.

(5) « De Commissie vraagt dat wat de gebruikers betreft, de ordonnantie dezelfde veiligheidsvoorwaarden voor iedereen garandeert, met inbegrip van personen met een beperkte mobiliteit. Dit moet tot uitdrukking komen zowel in de infrastructuur (bijvoorbeeld breedte van de evacuatiewegen) als in de processen (bijvoorbeeld communicatiesystemen met de bovengrond). » Die opmerking kan vergeleken worden met overweging 12 van richtlijn 2004/54/EG, die luidt als volgt: « De bij deze richtlijn ingevoerde verbeteringen zullen leiden tot een verbetering van de veiligheidsvoorwaarden voor alle gebruikers, met inbegrip van gehandicapten. Aangezien gehandicapten echter meer problemen hebben om in geval van nood te ontkomen, dient bijzondere aandacht aan hun veiligheid te worden besteed ».

rapport d'évaluation dit « test d'égalité des chances » ne doit pas être établi, notamment pour les projets d'actes législatifs ou réglementaires « qui n'[ont] pas d'influence directe ou indirecte sur les personnes physiques » (article 2, § 3, 6°, de cette ordonnance).

Eu égard notamment à l'observation relative à la notion d'utilisateur⁽⁵⁾, formulée par la Commission régionale de la mobilité dans son avis donné le 22 octobre 2018 sur l'avant-projet, ce dernier ne peut cependant pas être considéré comme n'ayant pas d'influence directe ou indirecte sur les personnes physiques.

Il revient dès lors au demandeur d'avis d'établir le rapport d'évaluation dit « test d'égalité des chances », conformément à l'article 2 de l'ordonnance du 4 octobre 2018 et à son arrêté d'exécution du 22 novembre 2018.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

ARRÊTÉ DE PRÉSENTATION

L'avant-projet doit être précédé d'un arrêté de présentation, lequel se substituera à sa « table des matières ».

DISPOSITIF

Chapitre 1^{er}

L'intitulé du chapitre 1^{er} de l'avant-projet doit être revu, afin d'assurer la concordance de ses deux versions linguistiques. L'intitulé : « Dispositions générales » pourrait lui être préféré.

Article 2

1. Au 2°, la référence à la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 « sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport » doit être actualisée, cette dernière ayant été abrogée par la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 « sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport », elle-même abrogée par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 « sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE ».

2. Dans la définition des termes « services d'intervention » figurant au 3°, il convient d'ajouter le mot « locaux » après les mots : « les services », afin d'assurer une meilleure transposition de l'article 2, 2), de la directive 2004/54/CE.

(5) « La Commission demande que sous le terme d'utilisateurs, l'ordonnance garantisse les mêmes conditions de sécurité pour tous, en ce compris les personnes à mobilité réduite. Ceci doit se traduire tant dans les infrastructures (ex. la largeur des évacuations) que dans les processus (ex. systèmes de communication avec la surface) ». Cette observation peut être comparée au considérant 12 de la directive 2004/54/CE, lequel énonce : « Les aménagements découlant de la présente directive amélioreront les conditions de sécurité de tous les usagers, y compris les handicapés. Toutefois, l'évacuation en cas d'urgence étant plus difficile pour ces personnes, une importance particulière devrait être accordée à leur sécurité ».

Artikel 4

1. In het tweede lid is de zinsnede « overeenkomstig de bepalingen van de bevoegdheidsdelegatie van het administratief recht » zowel onnauwkeurig als onnodig ingewikkeld. Dat lid dient te worden herzien teneinde daarin de bedoeling van de steller duidelijker weer te geven.

2. De voorgaande opmerking geldt ook voor artikel 7, § 3, van het voorontwerp, temeer daar de tunnelbeheerder niet noodzakelijk een publiekrechtelijk rechtspersoon is.

Artikel 12

In de Franse tekst moeten, overeenkomstig de Nederlandse tekst, de woorden « modalités d'agrément » vervangen worden door de woorden « conditions d'agrément ».

Een soortgelijke opmerking dient te worden gemaakt over artikel 13, 2°, van voorontwerp.

Artikelen 17 tot 19

1. De artikelen 17 tot 19 van het voorontwerp die betrekking hebben op de risicoanalyse en waarnaar verwezen wordt in artikel 36, § 1, moeten worden herzien teneinde te zorgen voor een meer volledige omzetting van artikel 13, lid 1 en 2, van richtlijn 2004/54/EG, die luiden als volgt :

« 1. Risicoanalyses worden indien nodig uitgevoerd door een orgaan dat in functioneel opzicht onafhankelijk is van de tunnelbeheerder. De inhoud en het resultaat van de risicoanalyse worden opgenomen in de veiligheidsdocumentatie die aan het bestuursorgaan wordt voorgelegd. Een risicoanalyse is een analyse van de risico's van een gegeven tunnel, waarbij rekening wordt gehouden met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, met name verkeerskenmerken, tunnallengte, verkeerstype en tunnelgeometrie, alsmede het voorspelde aantal vrachtwagens per dag.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat er op nationaal niveau een gedetailleerde en duidelijk omschreven methodologie wordt gebruikt, die beantwoordt aan de beste beschikbare praktijken. Zij informeren de Commissie over de toegepaste methodologie, waarna deze de informatie in elektronische vorm ter beschikking stelt van de andere lidstaten. ».

2. In artikel 19 van het voorontwerp dient verwezen te worden naar artikel 3, § 5, en naar artikel 38, in plaats van naar de artikelen 3, § 4 en 36.

Artikel 22

Artikel 22 van het voorontwerp bepaalt dat het voorbereidende veiligheidsdossier samen met het veiligheidsrapport voor advies wordt bezorgd « aan de eventueel aangestelde veiligheidsbeambte ».

Artikel 6, lid 2, c), van richtlijn 2004/54/EG voorziet evenwel in de medewerking van de veiligheidsbeambte zodra de veiligheidsplannen van de nieuwe tunnels opgesteld worden.

Het woord « eventueel » moet derhalve worden weggelaten uit artikel 22 van het voorontwerp.

Artikelen 23 en 24

De artikelen 23, tweede lid, en 24 van het voorontwerp, die handelen over het besluitvormingsproces bij de administratieve overheid en over de kennisgeving van haar advies, moeten worden herzien teneinde ervoor te zorgen dat ze op een logische wijze op elkaar aansluiten.

Article 4

1. À l'alinéa 2, le syntagme « conformément aux dispositions de délégation de compétence du droit administratif » est à la fois imprécis et inutilement compliqué. Cet alinéa sera revu afin d'y exprimer plus clairement la volonté de son auteur.

2. L'observation qui précède vaut également pour l'article 7, § 3, de l'avant-projet, et ce d'autant plus que le gestionnaire du tunnel ne sera pas nécessairement une personne morale de droit public.

Article 12

Dans la version française, les mots « modalités d'agrément » seront remplacés, comme dans la version néerlandaise, par ceux de « conditions d'agrément ».

Une observation analogue vaut pour l'article 13, 2°, de l'avant-projet.

Articles 17 à 19

1. Les articles 17 à 19 de l'avant-projet, relatifs à l'analyse des risques et auxquels renvoie l'article 36, § 1^{er}, seront revus afin d'assurer une transposition plus complète de l'article 13, paragraphes 1 et 2, de la directive 2004/54/CE, lesquels disposent :

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

2. Les États membres veillent à ce qu'une méthodologie détaillée et bien définie, correspondant aux meilleures pratiques disponibles, soit utilisée au niveau national, et informent la Commission de la méthodologie appliquée ; la Commission met ces informations à la disposition des autres États membres sous forme électronique. ».

2. À l'article 19 de l'avant-projet, il convient de se référer à l'article 3, § 5, et à l'article 38, plutôt qu'aux articles 3, § 4, et 36.

Article 22

L'article 22 de l'avant-projet prévoit la transmission pour avis du dossier préliminaire de sécurité accompagné du rapport de sécurité, « à l'éventuel agent de sécurité désigné ».

L'article 6, paragraphe 2, c), de la directive 2004/54/CE prévoit cependant la participation de l'agent de sécurité dès le stade de la définition des plans de sécurité des nouveaux tunnels.

Le mot « éventuel » sera dès lors omis de l'article 22 de l'avant-projet.

Articles 23 et 24

Les articles 23, alinéa 2, et 24 de l'avant-projet, relatifs à la procédure d'avis donné par l'autorité administrative et à la notification de cet avis, seront revus afin de mieux en assurer l'articulation logique.

Artikel 25

1. Artikel 25 van het voorontwerp, waarnaar wordt verwezen in artikel 36, § 1, moet aldus worden aangevuld dat erin wordt bepaald dat ook een nieuwe uitbatingvergunning moet worden aangevraagd voor « de openstelling van een tunnel voor het openbare verkeer na ingrijpende wijzigingen in de constructie of exploitatie, of na een belangrijke verbouwing van de tunnel waardoor bepaalde onderdelen van de veiligheidsdocumentatie wellicht ingrijpend gewijzigd moeten worden »⁽⁶⁾ en voor « elke wezenlijke wijziging in de constructie, voorzieningen of exploitatie, waardoor bepaalde onderdelen van de veiligheidsdocumentatie wellicht ingrijpend moeten worden gewijzigd »⁽⁷⁾.

2. Artikel 25, § 3, van het voorontwerp bepaalt dat de vergunning voor het uitbaten van een verkeerstunnel wordt verleend voor een duur van 6 jaar⁽⁸⁾. Die bepaling moet worden aangevuld met de omschrijving van de procedure voor de vernieuwing van de uitbatingvergunning.

Artikelen 27 en 28

Bij het afgeven van de uitbatingvergunning moet de aanstelling van de veiligheidsbeambte, waarin artikel 10 van het voorontwerp voorziet, hebben plaatsgevonden.

Teneinde artikel 6, lid 2, e), en bijlage II, 3.3 en 3.4, van richtlijn 2004/54/EG beter om te zetten, moeten in de artikelen 27 en 28 van het voorontwerp de woorden « aan de eventueel aangestelde veiligheidsbeambte » en « het eventuele advies van de veiligheidsbeambte » worden vervangen door de woorden « aan de veiligheidsbeambte » en « het advies van de veiligheidsbeambte ».

Artikel 30

Artikel 30 van het voorontwerp, dat handelt over de regelmatige en periodieke controles van de tunnels, moet worden aangevuld met het oog op de omzetting van artikel 12, lid 4, van richtlijn 2004/54/EG dat als volgt luidt :

« Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de bouw of de exploitatie inhouden, wordt, zodra deze maatregelen zijn genomen, voor de tunnel opnieuw goedkeuring gegeven om de tunnel in gebruik te nemen volgens de in bijlage II bedoelde procedure. ».

Artikel 31

De tekst van het eerste lid moet worden herzien om te voorkomen dat die bepaling aldus kan worden uitgelegd dat aan de interventiediensten verplichtingen worden opgelegd of dat ze de tunnelbeheerders in de gelegenheid stelt aan de interventiediensten verplichtingen op te leggen die onder de bevoegdheden van de federale overheid vallen in het kader van de organisatie van periodieke veiligheidsoefeningen.

Artikel 34

Wat het tweede lid betreft, spreekt het voor zich dat, net zoals in artikel 32, eerste lid, van het voorontwerp, de exclusieve bevoegdheid aan de « administratieve overheid » wordt verleend onverminderd de bevoegdheden waarover het gemeentebestuur daarnaast beschikt krachtens artikel 135 van de gemeentewet.

(6) Punt 3.2 van bijlage II bij richtlijn 2004/54/EG.

(7) Punt 4.1 van bijlage II bij richtlijn 2004/54/EG.

(8) Die bepaling geeft gevolg aan artikel 12, lid 2, van richtlijn 2004/54/EG waarin wordt bepaald dat de termijn tussen twee achtereenvolgende inspecties van een tunnel ten hoogste zes jaar bedraagt.

Article 25

1. L'article 25 de l'avant-projet, auquel renvoie l'article 36, § 1^{er}, sera complété afin d'y prévoir que « la réouverture d'un tunnel à la circulation publique après tout changement important apporté à la construction et à l'exploitation ou après tous travaux de transformation substantielle de l'ouvrage qui pourraient modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité »⁽⁶⁾ et que « toute modification substantielle apportée à la structure, aux équipements ou à l'exploitation, qui pourrait modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité »⁽⁷⁾, doivent également faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation d'exploitation.

2. L'article 25, § 3, de l'avant-projet prévoit que l'autorisation d'exploitation d'un tunnel du réseau routier est délivrée pour une durée de six ans⁽⁸⁾. Cette disposition sera complétée afin d'y définir la procédure de renouvellement de l'autorisation d'exploitation.

Articles 27 et 28

Au stade de la délivrance de l'autorisation d'exploitation, la désignation de l'agent de sécurité, prévue par l'article 10 de l'avant-projet, doit avoir été réalisée.

Aux articles 27 et 28 de l'avant-projet, les mots « à l'éventuel agent de sécurité » et « l'avis éventuel de l'agent de sécurité » seront dès lors remplacés par les mots « à l'agent de sécurité » et « l'avis de l'agent de sécurité », afin de mieux assurer la transposition de l'article 6, paragraphe 2, e), et de l'annexe II, 3.3 et 3.4, de la directive 2004/54/CE.

Article 30

L'article 30 de l'avant-projet, relatif aux contrôles réguliers et périodiques des tunnels, sera complété afin d'assurer la transposition de l'article 12, paragraphe 4, de la directive 2004/54/CE, lequel dispose :

« Si les mesures correctives comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, une fois que ces mesures ont été réalisées, le tunnel fait l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation conformément à la procédure prévue à l'annexe II. ».

Article 31

La rédaction de l'alinéa 1^{er} sera revue afin d'éviter que cette disposition puisse être interprétée comme imposant ou permettant aux gestionnaires de tunnel d'imposer des obligations aux services d'intervention relevant des compétences de l'autorité fédérale dans le cadre de l'organisation d'exercices de sécurité périodiques.

Article 34

À l'alinéa 2, il va de soi que la compétence exclusive conférée à l'« Autorité Administrative » est, à l'instar de ce que prévoit l'article 32, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet, sans préjudice des pouvoirs dont dispose par ailleurs l'autorité communale en application de l'article 135 de la loi communale.

(6) Point 3.2 de l'annexe II de la directive 2004/54/CE.

(7) Point 4.1 de l'annexe II de la directive 2004/54/CE.

(8) Cette disposition fait écho à l'article 12, paragraphe 2, de la directive 2004/54/CE, qui dispose quant à lui que l'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

Artikel 36

1. Gelet op de verschillen tussen de teksten van artikel 30, § 1, van het ontwerp en de tekst van artikel 36, § 4, van het ontwerp, zou in artikel 36, § 1, de precisering « onverminderd » ook moeten gelden voor artikel 30, § 1, en niet alleen voor de paragrafen 2 en 3 van artikel 36.

2. In artikel 36, § 4, van het voorontwerp heeft de steller zich ertoe bepaald de tekst van artikel 7 van richtlijn 2004/54/EG over te nemen, zonder te preciseren op welke manier moet worden voldaan aan de eisen die aan het controleorgaan worden gesteld en die in die bepaling worden opgesomd.

In de bespreking van artikel 8 van het voorontwerp, dat handelt over de onafhankelijke expert, staat echter het volgende :

« De regering stelt ook een onafhankelijke expert aan op voorstel van het evaluatiecomité.

Richtlijn 2004/54 voorziet niet in de aanstelling van een onafhankelijke expert zoals voorzien in artikel 8 van huidige ordonnantie.

Op basis van de ervaring die in Frankrijk is opgedaan, lijkt het evenwel nuttig om de aanwezigheid van deze expert op te leggen. Hij zal immers een externe kijk kunnen werpen op kwesties rond tunnelveiligheid. We onderlijnen nog dat men deze onafhankelijke expert niet mag verwarren met het controleorgaan zoals omschreven in artikel 7 van de Europese Richtlijn. In huidig ontwerp is het evaluatiecomité dat de rol zal opnemen van controleorgaan. ».

Artikel 36, § 4, van het voorontwerp moet zo worden herzien dat daarin de aldus gekozen wijze van omzetting van artikel 7 van richtlijn 2004/54/EG wordt vermeld.

Artikel 38

Artikel 38 van het voorontwerp is de omzetting van artikel 3, lid 2, van richtlijn 2004/54/EG dat als volgt luidt :

« Indien aan de structurele eisen van bijlage I alleen kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij niet haalbaar zijn, hetzij alleen tegen onevenredig hoge kosten uitvoerbaar zijn, mag het in artikel 4 bedoelde bestuursorgaan als alternatief voor deze eisen de toepassing van risicobeperkende maatregelen accepteren, mits de alternatieve maatregelen leiden tot een gelijkwaardige of betere bescherming. De efficiëntie van die maatregelen wordt aangetoond met een risicoanalyse overeenkomstig artikel 13. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de risicobeperkende maatregelen die als alternatief zijn geaccepteerd, en de redenen daarvoor. Deze bepaling is niet van toepassing op tunnels in de ontwerpfasen, zoals bedoeld in artikel 9. ».

In artikel 38 van het voorontwerp wordt de laatste zin van dat lid, dat ertoe leidt dat de tunnels waarvan het ontwerp niet uiterlijk op 1 mei 2006 door de verantwoordelijke instantie is goedgekeurd, van de werkingsfeer worden uitgesloten echter niet omgezet. Het artikel moet op dat punt worden aangevuld.

SLOTOPMERKINGEN

1. Het voorontwerp moet worden aangevuld met het oog op de omzetting van artikel 5, leden 3 en 4, van richtlijn 2004/54/EG, die als volgt luiden :

Article 36

1. Compte tenu des divergences de texte entre les articles 30, § 1^{er}, et 36, § 4, de l'avant-projet, il conviendrait, à l'article 36, § 1^{er}, de réserver aussi l'hypothèse de l'article 30, § 1^{er}, en y visant également le paragraphe 4 de l'article 36.

2. L'article 36, § 4, de l'avant-projet, se borne à recopier l'article 7 de la directive 2004/54/CE, sans préciser de quelle manière les exigences relatives à l'entité de contrôle qu'énonce cette disposition seront satisfaites.

Le commentaire de l'article 8 de l'avant-projet, relatif à l'expert indépendant, indique toutefois :

« Un expert indépendant sera également nommé par le Gouvernement sur proposition du comité d'évaluation.

La directive 2004/54 ne prévoit pas la désignation d'un expert indépendant tel que visé à l'article 8 de la présente ordonnance.

Sur la base de l'expérience acquise en France, il paraît cependant utile d'imposer la présence de cet expert qui permettra de poser un regard extérieur sur les questions liées à la sécurité des tunnels. Soulignons encore qu'il ne faut pas confondre cet expert indépendant avec l'entité de contrôle visée à l'article 7 de la directive européenne. Dans le présent projet, c'est le comité d'évaluation qui tiendra le rôle de l'entité de contrôle. ».

L'article 36, § 4, de l'avant-projet sera revu afin d'y présenter les modalités de transposition de l'article 7 de la directive 2004/54/CE qui ont été ainsi choisies.

Article 38

L'article 38 de l'avant-projet transpose l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2004/54/CE. Ce dernier dispose :

« Lorsque certaines exigences structurelles prévues à l'annexe I ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, l'autorité administrative visée à l'article 4 peut accepter la mise en œuvre de mesures de réduction des risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux dispositions de l'article 13. Les États membres informent la Commission des mesures de réduction des risques acceptées comme solution de substitution et justifient leur décision. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux tunnels en projet visés à l'article 9. ».

L'article 38 de l'avant-projet omet cependant de transposer la dernière phrase de ce paragraphe, qui a pour effet d'exclure de son champ d'application les tunnels dont le projet n'a pas été approuvé par l'autorité compétente avant le 1^{er} mai 2006. Il sera complété sur ce point.

OBSERVATIONS FINALES

1. L'avant-projet sera complété afin d'assurer la transposition de l'article 5, paragraphes 3 et 4, de la directive 2004/54/CE, lesquels disposent :

« 3. Voor elk significant incident of ongeluk in een tunnel stelt de tunnelbeheerder een toelichtend verslag op. Dit verslag wordt binnen ten hoogste één maand aan de in artikel 6 bedoelde veiligheidsbeambte, het bestuursorgaan en de hulpdiensten gezonden.

4. Indien er een onderzoeksverslag wordt opgesteld met een analyse van de omstandigheden van het in lid 3 bedoelde incident of ongeluk of de conclusies die daaruit kunnen worden getrokken, zendt de tunnelbeheerder dit verslag binnen één maand na ontvangst naar de veiligheidsbeambte, het bestuursorgaan en de hulpdiensten. ».

2. In dat verband wordt erop gewezen dat de noodzaak om Europese richtlijnen correct om te zetten en de noodzaak om het Parlement afdoende te informeren over de keuze van de middelen die het volgens de regering moet aanwenden, vereisen dat omzettingstabellen worden opgemaakt in twee richtingen, met enerzijds de richtlijnen in kwestie en anderzijds de bepalingen van het voorontwerp⁽⁹⁾, dat die tabellen worden gevoegd bij de brief waarin de afdeling Wetgeving om advies wordt gevraagd zodat de aanvraag makkelijker kan worden onderzocht⁽¹⁰⁾ en dat ze bij het ontwerp van wetgevende tekst zelf worden gevoegd⁽¹¹⁾. Die tabellen zijn immers zeer nuttig voor de wetgevende vergadering, maar ook voor degenen voor wie de rechtsregels bestemd zijn. Ze kunnen ook voorkomen dat de uitoefening van het recht van amendement verder gaat dan de beoordelingsbevoegdheid die het Europees recht aan de lidstaten toekent.

De door de stellers van het voorontwerp gekozen methode die erin bestaat het overgrote deel van dat voorontwerp te wijden aan de verkeerstunnels die niet onder de werkingssfeer van richtlijn 2004/54/EG vallen, en vervolgens alleen de artikelen 35 tot 39 wijden aan de omzetting van die richtlijn, valt te begrijpen in het licht van de specifieke geografische ligging van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze maakt het echter des te meer nodig dat dergelijke tabellen worden opgemaakt en ter beschikking worden gesteld.

De Griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De Voorzitter,

Martine BAGUET

« 3. Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel. Ce compte rendu est transmis à l'agent de sécurité visé à l'article 6, à l'autorité administrative et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois.

4. Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé au paragraphe 3, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport à l'agent de sécurité, à l'autorité administrative et aux services d'intervention au plus tard un mois après l'avoir lui-même reçu. ».

2. À cet égard, il est rappelé que la nécessité d'assurer correctement la transposition de directives européennes et celle d'informer adéquatement le Parlement sur le choix des moyens que le Gouvernement lui propose de mettre en œuvre commandent que des tableaux de transposition des directives en cause et des dispositions de l'avant-projet soient établis dans les deux sens⁽⁹⁾, soient annexés à la lettre de demande d'avis adressée à la section de législation afin d'en faciliter l'examen⁽¹⁰⁾ et soient joints au projet législatif lui-même⁽¹¹⁾. Ces tableaux sont en effet très utiles pour l'assemblée législative mais également pour les destinataires des règles. Ils permettent aussi d'éviter que l'exercice du droit d'amendement excède les limites du pouvoir d'appréciation que le droit européen reconnaît aux États membres.

La méthode choisie par les auteurs de l'avant-projet, qui est de consacrer la plus grande partie de ce dernier aux tunnels routiers qui n'entrent pas dans le champ d'application de la directive 2004/54/CE, pour n'en consacrer ensuite que les seuls articles 35 à 39 à sa transposition, peut se comprendre au vu de la situation géographique spécifique de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle rend cependant d'autant plus nécessaire l'établissement et la communication de ces tableaux de transposition.

Le Greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le Président,

Martine BAGUET

(9) Zie, wat dit punt betreft, Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab « Wetgevingstechniek », aanbevelingen 191.1 en 191.2, waarin uitdrukkelijk te lezen staat dat twee concordantietabellen moeten worden opgemaakt, te weten enerzijds een concordantietabel met de artikelen van de richtlijn en van de ermee overeenstemmende artikelen van de tekst die in de omzetting voorziet, en anderzijds een concordantietabel met de artikelen van de tekst die in de omzetting voorziet en de ermee overeenstemmende artikelen van de richtlijn.

(10) *Ibidem*, aanbeveling 192

(11) *Ibidem*, aanbeveling 193

(9) Voir, sur ce point, Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandations n^{os} 191.1 et 191.2, qui requièrent expressément l'établissement de deux tableaux de transposition : un tableau de correspondance entre les articles de la directive et ceux de l'acte de transposition et un tableau de correspondance entre les articles de l'acte de transposition et ceux de la directive.

(10) *Ibidem*, recommandation n^o 192.

(11) *Ibidem*, recommandation n^o 193.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE
betreffende de uitbating en
de veiligheid van de verkeerstunnels

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Mobiliteit en Openbare Werken wordt ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

HOOFDSTUK I
Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° « tunnallengte » : de lengte van de langste rijstrook, die berekend wordt in het volledig overdekt gedeelte ;
- 2° « trans-Europees wegennet » : het wegennet zoals gedefinieerd in artikel 2 van de (EU) verordening n° 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11/12/2013 en geïllustreerd door geografische kaarten van bijlage I van de verordening ;
- 3° « interventiediensten » : alle lokale openbare en privé-diensten of diensten die deel uitmaken van het tunnelpersoneel die tussenkomen bij ongevallen met inbegrip van de politiediensten, de brandweer en de reddingsploegen ;
- 4° « tunnel » : elke rijweg of steenweg onder een overkapping, ongeacht de bouwwijze die een omsloten ruimte creëert. Een rijweg of steenweg onder een overkapping is geen omsloten ruimte zodra de overkapping buitenwaartse openingen heeft met een oppervlakte gelijk aan of meer dan 1 m² per verkeersweg en per meter steenweg ;

PROJET D'ORDONNANCE
relative à l'exploitation et à
la sécurité des tunnels routiers

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

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

Après délibération,

ARRÊTE :

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

CHAPITRE I^{ER}
Dispositions générales

Article 1^{er}

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

Article 2

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° « longueur du tunnel » : la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte ;
- 2° « réseau routier transeuropéen » : le réseau routier défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11/12/2013 et illustré par des cartes géographiques figurant dans l'annexe I du règlement ;
- 3° « services d'intervention » : tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou faisant partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les pompiers et les équipes de secours ;
- 4° « tunnel » : toute route ou chaussée située sous un ouvrage de couverture qui, quel que soit son mode de construction, crée un espace confiné. Une section de route ou de chaussée située sous un ouvrage de couverture n'est pas un espace confiné dès lors que l'ouvrage de couverture comporte des ouvertures vers l'extérieur dont la surface est égale ou supérieure à 1 m² par voie de circulation et par mètre de chaussée ;

5° « ernstig incident »: onder ernstig incident wordt verstaan :

- elk ongeval met lichamelijke schade ;
- elke brand ontstaan binnen in de tunnel ;
- elke ernstige schade vastgesteld aan de constructie of aan de uitrusting van de tunnel ;
- alle andere gebeurtenissen die een niet geprogrammeerde sluiting van de tunnel hebben genoodzaakt, met uitzondering van deze met betrekking tot het verkeersmanagement buiten het kunstwerk ;

6° « inspectie-instantie »: instanties die inspecties, evaluaties en tests uitvoeren, moeten procesmatig en qua deskundigheid van hoge kwaliteit zijn en in functioneel opzicht onafhankelijk van de tunnelbeheerder zijn ;

7° « uitbatingsvergunning »: vergunning om tunnel te openen voor het publiek wegverkeer.

HOOFDSTUK II

Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de wegtunnels langer dan 200 m

Afdeling 1 – Technische minimumveiligheidsnormen

Artikel 3

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de tunnels van het wegennet die langer zijn dan 200 meter. De Regering stelt hiervan een lijst op.

§ 2. De Regering bepaalt de technische minimumveiligheidsnormen waaraan deze tunnels moeten voldoen.

§ 3. Onverminderd hoofdstuk III gelden deze normen tijdens de voorstudiefase voor een nieuwe tunnel, tijdens een grondige aanpassing van een bestaande tunnel alsook voor elke vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel.

§ 4. Door het vastleggen van minimale technische normen, kan de Regering een onderscheid maken tussen de bestaande en de nieuwe tunnels.

§ 5. Als aan deze normen enkel kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij onhaalbaar blijken te zijn, hetzij enkel uitvoerbaar zijn tegen een onevenredige prijs, kan de tenuitvoerlegging van risico beperkende maatregelen als alternatieve oplossing voor

5° « incident significatif »: par incident significatif, on entend :

- tous les accidents ayant causé des dommages corporels ;
- tous les incendies survenus à l'intérieur du tunnel ;
- tous dégâts sérieux constatés à l'infrastructure ou à l'équipement du tunnel ;
- les autres événements qui ont nécessité une fermeture non programmée du tunnel, à l'exception de ceux liés à la gestion du trafic à l'extérieur de l'ouvrage ;

6° « entité de contrôle »: entité procédant aux contrôles, évaluations et tests, qui doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel ;

7° « autorisation d'exploitation »: autorisation d'ouverture du tunnel à la circulation publique.

CHAPITRE II

État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers de plus de 200 m

Section 1^{re} – Normes techniques minimales de sécurité

Article 3

§ 1^{er}. Le présent chapitre s'applique aux tunnels du réseau routier d'une longueur supérieure à 200 mètres, dont la liste est établie par le Gouvernement.

§ 2. Les normes techniques minimales de sécurité auxquelles doivent répondre ces tunnels sont fixées par le Gouvernement.

§ 3. Sans préjudice du chapitre III, ces normes s'appliquent, lors de la phase des études préliminaires d'un nouveau tunnel, lors de la modification substantielle d'un tunnel existant ainsi que pour toute procédure d'autorisation d'exploitation d'un tunnel.

§ 4. En fixant les normes techniques minimales, le Gouvernement peut faire une distinction entre les tunnels existants et les nouveaux tunnels.

§ 5. Lorsque certaines de ces normes ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, la mise en œuvre de mesures de réduction de risques comme solution de substitution à

de toepassing van die eisen geoorloofd zijn, in overeenstemming, voor zover deze alternatieve oplossingen een gelijkwaardige of betere bescherming bieden

De doeltreffendheid van deze maatregelen wordt aangetoond aan de hand van een risicoanalyse die overeenkomstig artikelen 17 tot 19 wordt verricht.

Afdeling 2 – Taak van de verschillende organen

Onderafdeling 1 – Het bestuursorgaan

Artikel 4

De bestuursorgaan heeft als opdracht te waken over het respecteren van de bepalingen van de huidige ordonnantie en over zijn uitvoeringsbesluiten en staat de uitbating van de wegtunnels in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest toe.

De Regering is aangesteld in de hoedanigheid van bestuursorgaan.

De Regering kan haar functie van bestuursorgaan delegeren zoals beschreven in huidige ordonnantie.

Artikel 5

§ 1. Het bestuursorgaan vervult volgende taken :

- 1° advies uitbrengen over het voorbereidend veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 20 ;
- 2° het afleveren van uitbatingsvergunningen op basis van een veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 25.

§ 2. Het bestuursorgaan ziet erop toe dat de tunnelbeheerder alle hem toevertrouwde taken, verleend in deze ordonnantie, vervult.

Onderafdeling 2 – De tunnelbeheerder

Artikel 6

§ 1. Een tunnelbeheerder wordt aangesteld voor elke tunnel die in ontwerpfase, in aanbouw of in gebruik zijn.

De Regering stelt de tunnelbeheerder aan voor elke tunnel.

Artikel 7

§ 1. De tunnelbeheerder vervult op zijn minst volgende taken :

L'application de ces exigences peut être acceptée à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure.

L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux articles 17 à 19.

Section 2 – Rôle des différents intervenants

Sous-section 1^{re} – L'autorité administrative

Article 4

L'autorité administrative a pour mission de veiller au respect des dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'application et autorise l'exploitation des tunnels routiers dans la Région Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement est désigné en qualité d'autorité administrative.

Le Gouvernement peut déléguer la fonction d'autorité administrative telle que décrite dans la présente ordonnance.

Article 5

§ 1^{er}. L'autorité administrative assume les tâches suivantes :

- 1° émettre un avis sur le dossier préliminaire de sécurité, conformément à l'article 20 ;
- 2° délivrer les autorisations d'exploitation sur la base du dossier de sécurité, conformément à l'article 25.

§ 2. L'autorité administrative veille à ce que le gestionnaire du tunnel accomplisse les différentes tâches qui lui sont confiées par la présente ordonnance.

Sous-section 2 – Le gestionnaire du tunnel

Article 6

§ 1^{er}. Un gestionnaire du tunnel est défini pour chaque tunnel, qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation.

Le Gouvernement désigne le gestionnaire de chaque tunnel.

Article 7

§ 1^{er}. Le gestionnaire du tunnel assume au moins les tâches suivantes :

- 1° de tunnelinfrastructuur en -uitrusting beheren, met inbegrip van regelmatige controles en testen ;
- 2° de uitbating van de tunnel te verzekeren, te weten ; het leiden van het verkeer, met inbegrip van de opening en sluiting van de tunnel, op basis van een exploitatieprotocol ;
- 3° het voorbereidend veiligheidsdossier opstellen overeenkomstig artikel 21 ;
- 4° het veiligheidsdossier opstellen overeenkomstig artikel 26, alsook dit jaarlijks bijwerken ;
- 5° een veiligheidsbeambte aanstellen per tunnel of voor verschillende tunnels.

§ 2. De Regering kan bijkomende taken vastleggen.

§ 3. De tunnelbeheerder kan haar taken voorzien in § 1, 1°, en 2° delegeren aan elke morele persoon van privaot of publiek recht die hij aanduidt.

Onderafdeling 3 – De onafhankelijke expert

Artikel 8

§ 1. Het bestuursorgaan stelt een onafhankelijke expert aan op voorstel van het evaluatiecomité.

Artikel 9

§ 1. De onafhankelijke expert stelt een veiligheidsrapport op betreffende :

- 1° het voorbereidend veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 21 ;
- 2° het veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 26.

§ 2. De onafhankelijke expert brengt advies uit over elke bijkomende vraag van het evaluatiecomité of het bestuursorgaan

Onderafdeling 4 – De veiligheidsbeambte

Artikel 10

De tunnelbeheerder stelt voor elke tunnel een veiligheidsbeambte aan. De beheerder brengt het bestuursorgaan daarvan op de hoogte.

Een veiligheidsbeambte kan zijn taken en functie uitoefenen in een enkele tunnel of in verschillende tunnels.

De veiligheidsbeambte oefent zijn taken uit onafhankelijk van alle organen.

- 1° gérer l'infrastructure et les équipements du tunnel, en ce compris procéder à leurs contrôles et tests réguliers ;
- 2° assurer l'exploitation du tunnel, à savoir : la gestion de la circulation, basée sur un protocole d'exploitation, en ce compris l'ouverture et la fermeture du tunnel ;
- 3° élaborer le dossier préliminaire de sécurité du tunnel, conformément à l'article 21 ;
- 4° élaborer le dossier de sécurité du tunnel, conformément à l'article 26, et le tenir à jour annuellement ;
- 5° désigner un agent de sécurité, par tunnel ou pour plusieurs tunnels.

§ 2. Le Gouvernement peut déterminer d'autres tâches.

§ 3. Le gestionnaire du tunnel peut déléguer les tâches prévues au § 1^{er}, 1° et 2°, à toute personne morale de droit public ou privé qu'il désignera.

Sous-section 3 – L'expert indépendant

Article 8

§ 1^{er}. Un expert indépendant est nommé par l'autorité administrative sur proposition du comité d'évaluation.

Article 9

§ 1^{er}. L'expert indépendant élabore un rapport de sécurité sur :

- 1° le dossier préliminaire de sécurité conformément à l'article 21 ;
- 2° le dossier de sécurité conformément à l'article 26.

§ 2. L'expert indépendant rend un avis sur toute demande complémentaire émanant du comité d'évaluation ou de l'autorité administrative.

Sous-section 4 – L'agent de sécurité

Article 10

Le gestionnaire du tunnel désigne, pour chaque tunnel, un agent de sécurité. Le gestionnaire en informe l'autorité administrative.

Un agent de sécurité peut assumer ses tâches et fonctions dans un seul ou plusieurs tunnels.

L'agent de sécurité est indépendant de tous les intervenants dans l'exercice de ses fonctions.

Artikel 11

De veiligheidsbeambte coördineert alle beschermings- en preventie maatregelen die de veiligheid van de gebruikers en van het tunnelpersoneel beogen.

De Regering legt de exacte taken vast van de veiligheidsbeambte.

*Onderafdeling 5 – Het evaluatiecomité**Artikel 12*

Er wordt een evaluatiecomité aangesteld voor de veiligheid van de tunnels van het wegennet.

De regering bepaalt de samenstelling en de werking van het evaluatiecomité alsook de erkenningsvoorwaarden van de onafhankelijke experts die in werking zullen gesteld worden door het comité.

Artikel 13

Het evaluatiecomité heeft volgende taken :

- 1° het voorstellen aan het bestuursorgaan van de onafhankelijke experten ;
- 2° het verlenen en afnemen van de erkenning van de onafhankelijke experten ;
- 3° het overmaken aan het bestuursorgaan van een vereenvoudigd rapport alsook zijn gunstig of ongunstig advies, desgevallend met aanbevelingen, aangaande het voorbereidend veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 23 ;
- 4° het overmaken aan het bestuursorgaan van een vereenvoudigd rapport alsook zijn gunstig of ongunstig advies, desgevallend met aanbevelingen, aangaande het veiligheidsdossier overeenkomstig artikel 28 ;
- 5° telkens indien het bestuursorgaan hierom verzoekt haar een advies overmaken.

Afdeling 3 – Instrumenten voor risicoanalyse en –beheer*Onderafdeling 1 – Het voorbereidend veiligheidsdossier**Artikel 14*

§ 1. Het voorbereidend veiligheidsdossier is opgesteld door te tunnelbeheerder voor de bouw van een nieuwe tunnel of voorafgaand aan de aanvang van grondige verbouwing van een bestaande tunnel.

§ 2. De inhoud van het voorbereidend veiligheidsdossier wordt vastgelegd door de Regering.

Article 11

L'agent de sécurité apprécie toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

Le Gouvernement détermine les tâches exactes de l'agent de sécurité.

*Sous-section 5 – Le comité d'évaluation**Article 12*

Il est créé un comité d'évaluation de la sécurité des tunnels du réseau routier.

Le Gouvernement fixe la composition et le fonctionnement du comité d'évaluation ainsi que les conditions d'agrément des experts indépendants qui seront mises en œuvre par le comité.

Article 13

Le comité d'évaluation a pour tâches :

- 1° de proposer à l'autorité administrative la nomination des experts indépendants ;
- 2° d'agrèer et de retirer l'agrément des experts indépendants ;
- 3° de transmettre à l'autorité administrative un rapport simplifié et son avis positif ou négatif, accompagné le cas échéant de recommandations, sur le dossier préliminaire de sécurité conformément à l'article 23 ;
- 4° de transmettre à l'autorité administrative un rapport simplifié et son avis positif ou négatif, accompagné le cas échéant de recommandations, sur le dossier de sécurité conformément à l'article 28 ;
- 5° de remettre un avis à l'autorité administrative sur toute demande de sa part.

Section 3 – Instruments d'analyse et de contrôle des risques*Sous-section 1^{re} – Le dossier préliminaire de sécurité**Article 14*

§ 1^{er}. Le dossier préliminaire de sécurité est établi par le gestionnaire de tunnel en vue de la construction d'un nouveau tunnel ou préalablement à la modification substantielle d'un tunnel existant.

§ 2. Le contenu du dossier préliminaire de sécurité est défini par le Gouvernement.

*Onderafdeling 2 – Het veiligheidsdossier**Artikel 15*

§ 1. Het veiligheidsdossier beschrijft de preventie- en voorzorgsmaatregelen die noodzakelijk zijn om de veiligheid van de gebruikers te verzekeren.

§ 2. De inhoud van het veiligheidsdossier wordt vastgelegd door de Regering.

*Onderafdeling 3 – Het veiligheidsrapport**Artikel 16*

§ 1. Het veiligheidsrapport wordt opgesteld door een onafhankelijke expert.

§ 2. Het veiligheidsrapport bevat de bevindingen van de onafhankelijke expert betreffende de documenten die het voorbereidend veiligheidsdossier uitmaken dan wel het veiligheidsdossier evenals zijn bevindingen aangaande de doeltreffendheid van de te overwegen veiligheidsmaatregelen.

De inhoud van het veiligheidsrapport wordt vastgelegd door de Regering.

*Onderafdeling 4 – Risicoanalyse**Artikel 17*

De risicoanalyse wordt verricht door een instelling die onafhankelijk van de tunnelbeheerder werkt.

De inhoud en de resultaten van de risicoanalyse worden gevoegd bij het veiligheidsdossier en voorgelegd aan het bestuursorgaan.

Artikel 18

De risicoanalyse voor een bepaalde tunnel houdt rekening met alle ontwerpfactoren en verkeersomstandigheden die de veiligheid beïnvloeden, in het bijzonder de verkeerskenmerken en het soort verkeer, de tunnallengte en –geometrie van de tunnel alsook het aantal vrachtwagens voorzien per dag.

De methode gebruikt voor de risicoanalyse dient duidelijk gedefinieerd en gedetailleerd te worden door de Regering teneinde in overeenstemming te zijn met de optimale praktijken in de materie.

*Sous-section 2 – Le dossier de sécurité**Article 15*

§ 1^{er}. Le dossier de sécurité décrit les mesures de prévention et de sauvegarde nécessaires pour assurer la sécurité des usagers.

§ 2. Le contenu du dossier de sécurité est défini par le Gouvernement.

*Sous-section 3 – Le rapport de sécurité**Article 16*

§ 1^{er}. Le rapport de sécurité est rédigé par l'expert indépendant.

§ 2. Le rapport de sécurité contient l'appréciation de l'expert indépendant sur les documents composant le dossier préliminaire de sécurité ou le dossier de sécurité, et sur la pertinence des mesures de sécurité envisagées.

Le contenu du rapport de sécurité est défini par le Gouvernement.

*Sous-section 4 – L'analyse des risques**Article 17*

L'analyse des risques est réalisée par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté à l'autorité administrative.

Article 18

L'analyse des risques pour un tunnel donné prend en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

La méthodologie utilisée pour l'analyse des risques doit être clairement définie et détaillée par le Gouvernement afin de correspondre aux meilleures pratiques en la matière.

Artikel 19

De risicoanalyse voorafgaand aan de tenuitvoerlegging van risico beperkende maatregelen is verplicht overeenkomstig paragraaf § 5 van artikel 3 en artikel 38.

Afdeling 4 – Goedkeuringsprocedure voor bouwwerken in verband met een nieuwe tunnel of voor grondige verbouwingswerken in verband met een bestaande tunnel

Artikel 20

Voorafgaand aan de uitvoering van de bouwwerken van een nieuwe tunnel of de substantiële wijziging van een bestaande tunnel, is de tunnelbeheerder eraan gehouden een advies te vragen aan het bestuursorgaan op basis van een voorafgaand veiligheidsdossier.

Artikel 21

De tunnelbeheerder stelt een voorbereidend veiligheidsdossier op en bezorgt dit aan de onafhankelijke expert voor de opmaak van het veiligheidsrapport.

Artikel 22

Zodra de tunnelbeheerder het veiligheidsrapport ontvangen heeft, bezorgt hij dit samen met het voorbereidende veiligheidsdossier voor advies aan de aangestelde veiligheidsbeambte.

Artikel 23

De tunnelbeheerder bezorgt het voorbereidende veiligheidsdossier samen met het veiligheidsrapport, zijn opmerkingen in kwestie en het advies van de aangestelde veiligheidsbeambte aan het evaluatiecomité.

Het evaluatiecomité stelt vervolgens een rapport op over het voorbereidend veiligheidsdossier en de bijlagen en verleent haar advies die samen worden ter kennis gebracht aan het bestuursorgaan.

Artikel 24

Na ontvangst van het advies van het evaluatiecomité maakt het bestuursorgaan haar advies aangaande de uit te voeren werken over aan de tunnelbeheerder.

Afdeling 5 – Vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel

Artikel 25

§ 1.

Article 19

L'analyse des risques est obligatoire préalablement à la mise en œuvre de mesures de réduction des risques, conformément au § 5 de l'article 3 et à l'article 38.

Section 4 – Procédure d'approbation des travaux relatifs à la construction d'un nouveau tunnel ou à la modification substantielle d'un tunnel existant

Article 20

Préalablement à l'exécution des travaux de construction d'un nouveau tunnel ou de modification substantielle d'un tunnel existant, le gestionnaire du tunnel est tenu de demander un avis de l'autorité administrative sur la base d'un dossier préliminaire de sécurité.

Article 21

Le gestionnaire du tunnel élabore et transmet un dossier préliminaire de sécurité à l'expert indépendant pour l'élaboration du rapport de sécurité.

Article 22

Le gestionnaire du tunnel, dès réception du rapport de sécurité, transmet, pour avis, le dossier préliminaire de sécurité accompagné du rapport de sécurité à l'agent de sécurité désigné.

Article 23

Le gestionnaire du tunnel transmet au comité d'évaluation, le dossier préliminaire de sécurité accompagné du rapport de sécurité, et de ses observations sur ce rapport, ainsi que l'avis de l'agent de sécurité.

Le comité d'évaluation rédige ensuite un rapport sur le dossier préliminaire de sécurité ainsi que ses annexes et formule son avis, qui sont notifiés à l'autorité administrative.

Article 24

Après la réception de l'avis du comité d'évaluation, l'autorité administrative notifie au gestionnaire du tunnel son avis sur les travaux envisagés.

Section 5 – Procédure d'autorisation d'exploitation d'un tunnel

Article 25

§ 1^{er}.

1. De uitbating van een tunnel in het wegennet hangt af van een vergunning door het bestuursorgaan, die zich uitspreekt op basis van een rapport van het evaluatiecomité aangaande een veiligheidsdossier, overeenkomstig de procedure als geregeld in artikelen 26 tot 29.

2. Een uitbatingsvergunning zal eveneens noodzakelijk zijn in volgende twee gevallen :

- a) in geval van heropening van een tunnel voor het openbaar verkeer na elke belangrijke aangebrachte wijziging aan de constructie en aan de uitbating of na alle substantiële transformatiewerken die op een significante wijze constitutieve elementen van het veiligheidsdossier zouden kunnen wijzigen ;
- b) na elke substantiële wijziging aangebracht aan de structuur, de uitrusting of de uitbating die op een significante wijze constitutieve elementen van het veiligheidsdossier zouden kunnen wijzigen.

Het bestuursorgaan maakt een kopie van de vergunning over aan de interventiediensten

§ 2. Indien het bestuursorgaan onzorgvuldigheden vaststelt in het veiligheidsdossier kan het bestuursorgaan op voorstel van het evaluatiecomité :

- de uitbatingsvergunning afhankelijk maken van gepaste maatregelen die de tunnelbeheerder binnen een opgelegde termijn moet nemen om de veiligheid te verbeteren. Als deze maatregelen niet worden genomen zal de uitbatingsvergunning van rechtswege worden ingetrokken. Het bestuursorgaan licht de aangestelde veiligheidsbeambte in over de maatregelen die zij heeft opgelegd alsook over de termijn binnen dewelke de werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd. Na de uitvoering van de opgelegde maatregelen maakt de tunnel vervolgens het voorwerp uit van een uitbatingsvergunning overeenkomstig de procedure zoals voorzien in artikelen 26 tot 29 ;
- de opening van de tunnel toelaten mits strikte gebruiksvoorwaarden.

§ 3. De uitbating wordt voor een duur van zes jaar vergund.

Na de periode van zes jaar dient een nieuwe uitbatingsvergunning te worden aangevraagd overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 26 tot 29.

Artikel 26

De tunnelbeheerder stelt een veiligheidsdossier op en bezorgt dit aan de onafhankelijke expert voor de opmaak van het veiligheidsrapport.

1. L'exploitation d'un tunnel du réseau routier est subordonnée à la délivrance d'une autorisation délivrée par l'autorité administrative qui se prononce à partir d'un rapport du comité d'évaluation sur le dossier de sécurité, suivant la procédure prévue aux articles 26 à 29.

2. Une autorisation d'exploitation sera également nécessaire dans les deux cas suivants :

- a) à l'occasion de la réouverture d'un tunnel à la circulation publique après tout changement important apporté à la construction et à l'exploitation ou après tous travaux de transformation substantielle de l'ouvrage qui pourraient modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité ;
- b) après toute modification substantielle apportée à la structure, aux équipements ou à l'exploitation, qui pourrait modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité.

L'autorité administrative transmet une copie de l'autorisation aux services d'intervention.

§ 2. Lorsque des manquements dans le dossier de sécurité sont constatés, l'autorité administrative peut, sur proposition du comité d'évaluation :

- subordonner l'autorisation d'exploitation à des mesures appropriées, pour améliorer la sécurité, que le gestionnaire du tunnel doit entreprendre dans un délai imposé. À défaut, l'autorisation d'exploitation sera retirée de plein droit. L'autorité administrative informe l'agent de sécurité des mesures appropriées dont elle a imposé la mise en œuvre ainsi que du délai endéans lequel elles devront être exécutées. Après l'adoption desdites mesures, le tunnel fait ensuite l'objet d'une autorisation d'exploitation conformément à la procédure prévue aux articles 26 à 29 ;
- autoriser l'ouverture du tunnel avec des conditions restrictives d'utilisation de l'ouvrage.

§ 3. L'autorisation est délivrée pour une durée de six ans.

À l'issue de la durée de six ans, une nouvelle demande d'autorisation d'exploitation devra être réintroduite conformément à la procédure visée aux articles 26 à 29.

Article 26

Le gestionnaire du tunnel élabore et transmet un dossier de sécurité à l'expert indépendant pour élaboration du rapport de sécurité.

Artikel 27

Zodra de tunnelbeheerder het veiligheidsrapport ontvangen heeft, bezorgt hij dit samen met het veiligheidsdossier voor advies aan de aangestelde veiligheidsbeambte.

Artikel 28

De tunnelbeheerder bezorgt het voorbereidende veiligheidsdossier samen met het veiligheidsrapport, zijn opmerkingen in kwestie en het advies van de veiligheidsbeambte aan het evaluatiecomité.

Het bestuursorgaan brengt de uitbatingsvergunning ter kennis aan de tunnelbeheerder.

Artikel 29

De Regering legt de modaliteiten vast volgens dewelke de toestemming tot uitbating moet meegedeeld worden aan de tunnelbeheerder.

Afdeling 6 – Regelmatige en periodieke controles*Artikel 30*

§ 1. Het bestuursorgaan ziet erop toe dat er regelmatige controles, georganiseerd door de tunnelbeheerder, worden uitgevoerd door een inspectie-instantie om zeker te stellen dat alle tunnels die vallen onder het toepassingsgebied van de huidige ordonnantie de bepalingen hiervan respecteren.

§ 2. Het interval tussen twee opeenvolgende controles van een gegeven tunnel overschrijdt de zes jaar niet.

§ 3. Wanneer, in het licht van het verslag van het inspectie-instantie, het bestuursorgaan constateert dat een tunnel niet overeenstemt met de bepalingen van de huidige ordonnantie, informeert ze de tunnelbeheerder en de veiligheidsbeambte dat de maatregelen gericht op het versterken van de veiligheid van de tunnel moeten worden genomen. Het bestuursorgaan omschrijft de voorwaarden van het vervolg van de uitbating van de tunnel of van zijn heropening die van toepassing zullen zijn totdat de corrigerende maatregelen worden uitgevoerd, evenals alle andere beperkingen of relevante voorwaarden.

§ 4. Indien de corrigerende maatregelen een substantiële wijziging van de constructie of de uitbating inhouden zal de tunnel het voorwerp uitmaken van een nieuwe uitbatingvergunning overeenkomstig de procedure voorzien in artikel 26 tot 29.

Article 27

Le gestionnaire du tunnel, dès réception du rapport de sécurité, transmet pour avis le dossier de sécurité accompagné du rapport de sécurité à l'agent de sécurité désigné.

Article 28

Le gestionnaire du tunnel transmet au comité d'évaluation, le dossier de sécurité accompagné du rapport de sécurité et de ses observations sur ce rapport ainsi que l'avis de l'agent de sécurité.

L'autorité administrative notifie l'autorisation d'exploitation au gestionnaire du tunnel.

Article 29

Le Gouvernement détermine les modalités selon lesquelles l'autorisation d'exploitation doit être notifiée au gestionnaire de tunnel.

Section 6 – Contrôles réguliers et périodiques*Article 30*

§ 1^{er}. L'autorité administrative vérifie que des contrôles réguliers, organisés par le gestionnaire du tunnel, sont effectués par une entité de contrôle pour s'assurer que tous les tunnels entrant dans le champ d'application de la présente ordonnance en respectent les dispositions.

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

§ 3. Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, l'autorité administrative constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente ordonnance, elle informe le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises. L'autorité administrative définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

§ 4. Lorsque les mesures correctives mises en œuvre comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, le tunnel fera l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation conformément à la procédure prévue aux articles 26 à 29.

Afdeling 7 – Periodieke veiligheidsoefeningen*Artikel 31*

De tunnelbeheerder organiseert in samenwerking met de interventiediensten en de aangestelde veiligheidsbeambte periodieke oefeningen voor het tunnelpersoneel en de interventiediensten.

De waarheidsgetrouwe oefeningen worden door de tunnelbeheerder in zo realistisch mogelijke omstandigheden georganiseerd in elke tunnel. De voorwaarden en de frequentie van deze oefeningen worden door de Regering vastgelegd.

Afdeling 8 – Procedures voor de sluiting van een tunnel*Artikel 32*

Zonder afbreuk te doen aan artikel 135 van de Gemeentewet, kan de tunnelbeheerder de sluiting van de tunnel bevelen waarvan hij het beheer heeft om volgende redenen :

- voor onderhoudswerken en het onderhoud van de uitrusting en infrastructuur van de tunnel.

De Regering kan, overeenkomstig artikel 7§ 2, andere redenen voor de sluitingen omschrijven.

Artikel 33

De tunnelbeheerder heeft als taak de spoedinterventieplannen op te stellen, waarvan de procedurebeschrijving voor een onmiddellijke tunnelsluiting in noodgevallen een onderdeel vormt, net zoals de tenuitvoerlegging van de operationele organisatieschema's en met de interventiediensten afgesproken opleiding en uitrusting, rekening houdend met personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap.

Artikel 34

De sluiting van de tunnel door de tunnelbeheerder is uitzonderlijk en kan in geen geval langer duren dan 72 uren.

Enkel het bestuursorgaan is bevoegd om de sluiting van een tunnel te bevelen voor een duur langer dan 72 uren.

Het motief daartoe kan enkel verbonden zijn met onderhoudswerken, mobiliteitsredenen of veiligheidsproblematieken. De Regering bepaalt eventueel bijkomende redenen.

Section 7 – Exercices de sécurité périodiques*Article 31*

Le gestionnaire du tunnel organise, en collaboration avec les services d'intervention et l'agent de sécurité, des exercices périodiques conjoints pour le personnel du tunnel et des services d'intervention.

Les exercices grandeur nature sont effectués dans des conditions aussi réalistes que possible dans chaque tunnel par le gestionnaire du tunnel. Les conditions de réalisation de ces exercices et leur périodicité sont fixées par le Gouvernement.

Section 8 – Procédure de fermeture d'un tunnel*Article 32*

Le gestionnaire du tunnel, sans préjudice de l'application de l'article 135 de la Loi communale, est habilité à ordonner la fermeture d'un tunnel dont il a la gestion pour les motifs suivants :

- pour les opérations de maintenance et d'entretien des équipements et de l'infrastructure du tunnel.

Le Gouvernement, conformément à l'article 7, § 2, peut définir d'autres raisons pour des fermetures.

Article 33

Le gestionnaire du tunnel a pour tâche d'établir les plans d'intervention d'urgence qui comprennent la définition de la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence, de même que la mise en place des schémas d'organisation opérationnelle pour la formation et l'équipement du personnel du tunnel établis en liaison avec les services d'intervention, qui tient compte également des personnes à mobilité réduite et handicapées.

Article 34

La fermeture du tunnel par le gestionnaire doit rester exceptionnelle et ne pourra en aucun cas excéder une durée de 72 heures.

Seule l'autorité administrative est en droit d'autoriser la fermeture d'un tunnel au-delà de la durée maximum de 72 heures.

Le motif de ces fermetures ne peut être lié qu'à des travaux d'entretien, à des raisons de mobilité ou à des problèmes de sécurité. Le Gouvernement détermine éventuellement d'autres raisons.

HOOFDSTUK III
Minimumveiligheidsnormen die gelden voor
tunnels in het transeuropese wegennet

Artikel 35

Dit hoofdstuk zet voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet om, en geldt voor tunnels in het trans-Europese wegennet die in ontwerpfase, in aanbouw of in gebruik zijn, en die langer dan 500 meter zijn.

Artikel 36

§ 1. Onverminderd §§ 2 en 3 zijn artikelen 4 tot 34 van toepassing op tunnels van meer dan 500 meter lang in het trans-Europese wegennet.

§ 2. Het bestuursorgaan stelt de openbare of private instelling als tunnelbeheerder aan, die in de betrokken fase verantwoordelijk is voor het beheer van de tunnel.

Het bestuursorgaan kan die opdracht zelf vervullen.

§ 3. De tunnelbeheerder stelt voor elke tunnel een veiligheidsbeambte aan, waarmee het bestuur voorafgaand zijn instemming heeft betuigd.

Deze veiligheidsbeambte zorgt voor de coördinatie met de interventiediensten, in het bijzonder bij het opstellen van de operationele schema's van deze diensten. Hij neemt deel aan de organisatie en de evaluatie van de dringende interventies.

§ 4. De controles, evaluaties en de uitgevoerde testen van de tunnels worden georganiseerd door een inspectie-instansie. Het bestuursorgaan kan zelf deze functie uitoefenen. De controleorganen dienen een hoog niveau van bekwaamheid te beschikken en een procedurekennis en moeten over een functionele onafhankelijkheid beschikken tegenover de tunnelbeheerder.

§ 5. Elk incident of ernstig ongeval dat zich voordoet in de tunnel maakt het voorwerp uit van een verslag van het feitenrelaas opgesteld door de Tunnelbeheerder. Dit verslag wordt overgemaakt aan de veiligheidsbeambte, aan het bestuursorgaan en aan de interventiedienst uiterlijk binnen de termijn van een maand.

Wanneer het onderzoeksrapport is opgesteld dat de omstandigheden van het incident of ongeval betreft zoals bepaald in voorgaande paragraaf, of de conclusies die men hieruit kan trekken, maakt de tunnelbeheerder dit

CHAPITRE III
Exigences de sécurité minimales applicables
aux tunnels du réseau routier transeuropéen

Article 35

Le présent chapitre transpose, pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen et s'applique aux tunnels routiers transeuropéens d'une longueur supérieure à 500 mètres qu'ils soient en projet, en construction ou en exploitation.

Article 36

§ 1^{er}. Sans préjudice des §§ 2 et 3, les articles 4 à 34 s'appliquent aux tunnels d'une longueur de plus de 500 mètres du réseau routier transeuropéen.

§ 2. L'autorité administrative désigne comme gestionnaire du tunnel l'organisme public ou privé responsable de la gestion du tunnel au stade concerné.

L'autorité administrative elle-même peut exercer cette fonction.

§ 3. Pour chaque tunnel, le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'autorité administrative.

Cet agent de sécurité assure la coordination avec les services d'intervention, notamment lors de l'élaboration des schémas opérationnels de ces services et participe à l'organisation et à l'évaluation des interventions d'urgence.

§ 4. Les contrôles, les évaluations et les tests effectués sur les tunnels sont organisés par une entité de contrôle. L'autorité administrative peut exercer cette fonction. Les entités de contrôle devront disposer d'un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et devront jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

§ 5. Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel fait l'objet d'un compte rendu des faits établis par le gestionnaire du tunnel. Ce compte rendu est transmis à l'agent de sécurité, à l'autorité administrative et au service d'intervention dans un délai maximal d'un mois.

Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé au paragraphe précédent, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport à l'agent de

rapport over aan de veiligheidsbeambte, aan het bestuursorgaan en aan de interventiediensten uiterlijk een maand nadat zijzelf het rapport heeft ontvangen

Artikel 37

De Regering bepaalt de technische minimumveiligheidsnormen waaraan de tunnels in het trans-Europese wegennet moeten voldoen overeenkomstig de bijlage I bij de richtlijn 2004/54/EG inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet van 29 april 2004.

De Regering kan strengere regels opleggen, voor zover ze niet in strijd zijn met de eisen van de bijlage I bij de richtlijn 2004/54/EG.

Artikel 38

Als aan deze normen enkel kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij onhaalbaar blijken te zijn, hetzij enkel uitvoerbaar zijn tegen een onevenredige prijs, kan de tenuitvoerlegging van risico beperkende maatregelen als alternatieve oplossing voor de toepassing van die eisen geoorloofd zijn, voor zover deze alternatieve oplossingen minstens een gelijkwaardige of betere bescherming bieden.

De doeltreffendheid van deze maatregelen wordt aangetoond aan de hand van een risicoanalyse die overeenkomstig artikelen 17 tot 19 wordt verricht. Dit artikel is niet van toepassing op tunnels in ontwerpfase.

Artikel 39

Onder de voorwaarden die zij bepaalt, kan de Regering een afwijking van die vereisten toestaan, om de plaatsing en het gebruik mogelijk te maken van een vernieuwende veiligheidsuitrusting die een gelijkwaardige of betere bescherming biedt als de momenteel voorgeschreven technologie.

HOOFDSTUK IV Overgangsbepalingen

Artikel 40

Het bestuursorgaan beschikt over een termijn van 6 jaar na de inwerkingtreding van het besluit van de Regering tot vaststelling van de veiligheidsnormen, om de conformiteit van de reeds in gebruik zijnde tunnels met de bepalingen van huidige ordonnantie te evalueren volgens de procedure zoals voorzien in de artikelen 26 à 29 en haar uitbatingvergunning af te leveren volgens artikel 25.

sécurité, à l'autorité administrative et aux services d'intervention au plus tard un mois après l'avoir lui-même reçu.

Article 37

Les normes techniques minimales de sécurité auxquelles doivent répondre les tunnels du réseau routier transeuropéen sont fixées par le Gouvernement, conformément à l'annexe I de la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Gouvernement peut imposer des prescriptions plus strictes, à condition de ne pas contrevenir aux exigences de l'annexe I de la directive 2004/54/CE.

Article 38

Lorsque certaines normes techniques minimales de sécurité ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, la mise en œuvre de mesures de réduction de risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences peut être acceptée, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure.

L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux articles 17 à 19. Le présent article ne s'applique pas aux tunnels en projet.

Article 39

Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites, une dérogation à ces exigences peut être accordée aux conditions fixées par le Gouvernement.

CHAPITRE IV Dispositions transitoires

Article 40

L'autorité administrative dispose d'un délai de 6 ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement fixant les normes de sécurité, pour évaluer la conformité des tunnels déjà en exploitation aux exigences de la présente ordonnance, suivant la procédure prévue aux articles 26 à 29, et délivrer son autorisation d'exploitation suivant l'article 25.

Gedurende deze overgangperiode kan het geheel der reeds bestaande tunnels uitgebaat worden door de tunnelbeheerder. Indien tegen het einde van deze overgangperiode een of meerdere tunnels geen exploitatievergunning heeft bekomen zullen zij onmiddellijk worden afgesloten voor elk verkeer.

HOOFDSTUK V Slotbepalingen

Artikel 41

De ordonnantie van 10 juli 2008 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet wordt opgeheven.

Artikel 42

In artikel 3 van de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden de woorden « Huidige ordonnantie is niet van toepassing op de verkeerstunnels die vallen onder de ordonnantie van 10 juli 2008 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europees-wegennet » vervangen door de woorden :

« Deze ordonnantie is niet van toepassing op de verkeerstunnels die vallen onder de Ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van [...] met betrekking tot de uitbating en veiligheid van de verkeerstunnels ».

Artikel 43

De Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie.

Brussel, 28 maart 2019.

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

Pascal SMET

Pendant cette période transitoire, l'ensemble des tunnels déjà existants pourront être exploités par le gestionnaire du tunnel. Si à l'issue de cette période transitoire, un ou plusieurs tunnels n'ont pas obtenu l'autorisation d'être exploités, ils seront immédiatement fermés à la circulation.

CHAPITRE V Dispositions finales

Article 41

L'ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen est abrogée.

Article 42

À l'article 3 de l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, les mots « La présente ordonnance ne s'applique pas aux tunnels routiers, couverts par l'ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen » sont remplacés par les mots :

« la présente ordonnance ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par l'ordonnance de la Région de Bruxelles Capitale du [...] relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers ».

Article 43

Le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Bruxelles, le 28 mars 2019.

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

Pascal SMET

Bijlage**Omzettingstabel**

Europese richtlijn 2004/54	Ontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de uitbating en de veiligheid van de verkeerstunnels
Artikel 1 : Onderwerp en toepassingsgebied 1. 2.	Hoofdstuk III : Minimumveiligheidsnormen die gelden voor tunnels in het trans-Europese-wegennet Artikel 35 – Artikel 37 Artikel 36 § 1 ^{er}
Artikel 2 : Definities 1. 2. 3.	HOOFDSTUK I : Bevoegdheid en definities. Artikel 2 2. 3. 1
Artikel 3 : Veiligheidsmaatregelen 1. 2. 3.	HOOFDSTUK II : Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels Afdeling 1 – Minimale technische veiligheidsnormen Artikel 3 § 2 Artikel 3 § 5 en Artikel 38 Artikel 37 al. 2
Artikel 4 : Bestuursorgaan 1 tot 4 5. 6. 7.	HOOFDSTUK II : Afdeling 2 – Rol van de verschillende tussenkomende partijen Onderafdeling 1 – Het bestuursorgaan Artikel 4 et artikel 36 § 2 Artikel 25 § 2 Artikel 5
Artikel 5 : Tunnelbeheerder 1 et 2. 3. 4.	HOOFDSTUK II : Afdeling 2 – Rol van de verschillende tussenkomende partijen Onderafdeling 2 – Tunnelbeheerder Artikel 6 Artikel 36 § 5, al 1 Artikel 36 § 5, al 2
Artikel 6 : Veiligheidsbeambte 1. 2. A tot G	HOOFDSTUK II : Afdeling 2 – Rol van de verschillende tussenkomende partijen Onder-afdeling 4 – Veiligheidsbeambte Artikelen 10 et 36 § 3, al.1 Artikelen 11, 22, 27, 31, 36 § 3, al. 2 et 36 § 5 al.1 et 2

Annexe**Tableau de transposition**

Directive européenne 2004/54	Avant-projet d'ordonnance relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers
Article 1 ^{er} : Objet et champ d'application 1. 2.	CHAPITRE III : Exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen Article 35 – Article 37 Article 36 § 1 ^{er}
Article 2 : Définitions 1. 2. 3.	CHAPITRE I ^{er} : Dispositions générales Article 2 2. 3. 1
Article 3 : Mesures de sécurité 1. 2. 3.	CHAPITRE II : État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers Section 1 ^{re} – Normes techniques minimales de sécurité Article 3 § 2 Article 3 § 5 et Article 38 Article 37 al. 2
Article 4 : Autorité administrative 1 à 4 5. 6. 7.	CHAPITRE II : Section 2 – Rôle des différents intervenants Sous-section 1 ^{re} – L'autorité administrative Article 4 et article 36 § 2 Article 25 § 2 Article 5
Article 5 : Gestionnaire du tunnel 1 et 2. 3. 4.	CHAPITRE II : Section 2 – Rôle des différents intervenants Sous-section 2 – Le gestionnaire du tunnel Article 6 Article 36 § 5, al 1 Article 36 § 5, al 2
Article 6 : Agent de sécurité 1. 2. A à G	CHAPITRE II : Section 2 - Rôle des différents intervenants Sous-section 4 – L'agent de sécurité Articles 10 et 36 § 3, al.1 Articles 11, 22, 27, 31, 36 § 3, al. 2 et 36 § 5 al.1 et 2

Artikel 7 : Inspectie-instantie	HOOFDSTUK II : Afdeling 6 – Regelmatige en periodieke controles Artikel 30 § 1 et § 3 – HOOFDSTUK III : Artikel 36 § 4	Article 7 : Entité de contrôle	CHAPITRE II : Section 6 – Contrôles réguliers et périodiques Article 30 § 1 et § 3 – CHAPITRE III : Article 36 § 4
Artikel 8 : Aanmelding van het bestuursorgaan		Article 8 : Notification de l'autorité administrative	
Artikel 9 : Tunnels waarvan het ontwerp nog niet is goedgekeurd	HOOFDSTUK II : Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels Afdeling 1 – Minimale technische veiligheidsnormen Artikel 3 § 3 – Artikel 20	Article 9 : Tunnels dont le projet n'a pas encore été approuvé	CHAPITRE II : État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers Section 1 ^{re} – Normes techniques minimales de sécurité Article 3 § 3 - Article 20
Artikel 10 : Tunnels waarvan het ontwerp is goedgekeurd maar die nog niet zijn opengesteld	HOOFDSTUK II : Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels Afdeling 1 – Minimale technische veiligheidsnormen - Artikel 3 § 3	Article 10 : Tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts	CHAPITRE II : État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers Section 1 ^{re} – Normes techniques minimales de sécurité - Article 3 § 3
1.	Afdeling 3 – Instrumenten voor de analyse en controle van de risico's – Onderafdeling 1 – Het voorafgaand dossier veiligheid	1.	Section 3 – Instruments d'analyse et de contrôle des risques – Sous-section 1 ^{re} : Le dossier préliminaires de sécurité
2.	En Afdeling 5 – Vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel – Artikel 25 § 2	2.	Et Section 5 – Procédure d'autorisation d'exploitation d'un tunnel - Article 25 § 2
3.	Artikel 25 tot 29	3.	Article 25 à 29
Artikel 11 : In gebruik zijnde tunnels	HOOFDSTUK II : Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels Afdeling 3 – Instrumenten voor de analyse en controle van de risico's - Onder-afdeling 2 – Het veiligheidsdossier : Artikel 15 Afdeling 5 – Vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel : Artikelen 25 tot 29 Hoofdstuk IV Overgangsbepalingen Artikel 40	Article 11 : Tunnels déjà en exploitation	CHAPITRE II : État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers Section 3 – Instruments d'analyse et de contrôle des risques - Sous- section 2 : Le dossier de sécurité : Artikel 15 Section 5 – Procédure d'autorisation d'exploitation d'un tunnel : Articles 25 à 29 CHAPITRE IV : Dispositions transitoires Artikel 40
Artikel 12 : Periodieke inspecties	HOOFDSTUK II : Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels Afdeling 6 – Regelmatige en periodieke controles	Article 12 : Contrôles périodiques	CHAPITRE II : État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers Section 6 – Contrôles réguliers et périodiques
1.	Artikel 30 § 1	1.	Article 30 § 1
2.	Artikel 30 § 2	2.	Article 30 § 2
3.	Artikel 30 § 3	3.	Article 30 § 3
4.	Artikel 30 § 4	4.	Article 30 § 4

Artikel 13 : Risicoanalyse	<p>HOOFDSTUK II : Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels</p> <p>Afdeling 3 – Instrumenten voor de analyse en controle van de risico's</p> <p>Onder-afdeling 4 – De risicoanalyse</p> <p>Artikels 17 et 18</p>
1.	
2.	Artikel 19
3.	
Artikel 14 : Afwijking voor innovatieve technieken	Artikel 39
Artikel 15 : Verslagen	
Artikel 16 : Aanpassing aan de technische vooruitgang	
Artikel 17 : Comitéprocedure	
Artikel 18 : Omzetting	
Artikel 19 : Inwerkingtreding	

Article 13 : Analyse des risques	<p>CHAPITRE II : État et contrôle de l'infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l'exploitation des tunnels routiers</p> <p>Section 3 – Instruments d'analyse et de contrôle des risques</p> <p>Sous-section 4 – L'analyse des risques</p> <p>Articles 17 et 18</p>
1.	
2.	Article 19
3.	
Article 14 : Dérogations pour innovation technique	Article 39
Article 15 : Etablissement de rapports	
Article 16 : Adaptation au progrès technique	
Article 17 : Procédure de comité	
Article 18 : Transposition	
Article 19 : Entrée en vigueur	