



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2018-2019

23 APRIL 2019

---

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

---

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**betreffende de uitbating en de  
veiligheid van de verkeerstunnels**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Hasan Koyuncu, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Carla Dejonghe, de heer Paul Delva.

*Plaatsvervangers* : mevr. Caroline Désir, de heren Benoît Cerexhe, Alain Maron.

*Andere leden* : de heer Marc-Jean Ghysseles, mevr. Kenza Yacoubi.

*Zie :*

**Stuk van het Parlement :**

A-857/1 – 2018/2019 : Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

23 AVRIL 2019

---

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

---

**PROJET D'ORDONNANCE**

**relative à l'exploitation et à la  
sécurité des tunnels routiers**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Hasan Koyuncu, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mme Carla Dejonghe, M. Paul Delva.

*Membres suppléants* : Mme Caroline Désir, MM. Benoît Cerexhe, Alain Maron.

*Autres membres* : M. Marc-Jean Ghysseles, Mme Kenza Yacoubi.

*Voir :*

**Document du Parlement :**

A-857/1 – 2018/2019 : Projet d'ordonnance.

## I. Inleidende uiteenzetting van Minister Pascal Smet

Minister Pascal Smet heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden :

« Dames en heren, jullie herinneren jullie nog het begin van deze legislatuur, Ik stond hier toen om het meerjaaren-investeringsprogramma van de tunnels toe te lichten.

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

De aanbevelingen van de tunnelcommissie waren duidelijk : wat nodig is, was en is een operationeel, uitvoerbaar en becijferd programma met de identificatie van de nodige werken, tunnel per tunnel, geëtaliseerd over de tijd.

Dit met zowel oog voor de brandveiligheid, als voor de hernieuwing van de elektromechanica en de stabiliteit en dus de burgerlijke bouwkunde. Daarbij werd door de commissie aanbevolen om de meest dringende tunnels prioritair aan te pakken en naast de veiligheid ook de mobiliteit en de bereikbaarheid van de stad centraal te stellen.

Het plan is zoals gepland in uitvoering.

Belangrijke tunnelwerken werden ondertussen uitgevoerd, denken we maar aan Montgomery, Stefania, Rogier, Hallepoort... Inspecties lopen en herstellingen gebeuren 's nachts en in vakanties.

Bestekken zijn in opmaak, studies lopen, werken zijn bezig. De werken voor het nieuwe Brussels Mobility Center zijn ondertussen ook opgestart.

De tunnels kregen nieuwe duidelijke dynamische borden, worden nu regelmatig opgepoetst, enfin, de situatie is véél beter dan in het begin van deze legislatuur.

Maar dat is niet alles. Eén van de conclusies en eisen van de tunnelcommissie was, in hun rapport vastgelegd op 26/04/2016 :

## I. Exposé introductif du Ministre Pascal Smet

Le ministre Pascal Smet a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Mesdames, messieurs, vous vous souvenez sans doute encore du début de la présente législature, je m'étais présenté ici pour expliquer le programme pluriannuel d'investissements pour les tunnels.

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

Les recommandations émises par la commission Tunnels étaient claires, elles aussi : ce qu'il fallait, ce qu'il faut toujours, c'est un programme opérationnel, réalisable et chiffré, identifiant tous les travaux nécessaires, tunnel par tunnel, et étalé dans le temps.

Et ce, en étant attentif tant à la sécurité incendie qu'à la rénovation de l'électromécanique et de la stabilité et donc du génie civil. Par ailleurs, il a également été recommandé par la commission de s'attaquer de manière prioritaire aux tunnels les plus urgents et, outre la sécurité, de donner également une position centrale à la mobilité et à l'accessibilité de la ville.

L'exécution du plan se déroule comme prévu.

Les travaux importants dans les tunnels ont depuis été effectués, pensons seulement à Montgomery, Stéphanie, Rogier, Porte de Hal... Les inspections et réparations ont eu lieu pendant la nuit et les vacances scolaires.

Les cahiers des charges sont en cours d'élaboration, les études ont été lancées et les travaux ont démarré. Les travaux pour le nouveau Brussels Mobility Center ont entretemps également commencé.

Les tunnels ont été équipés de nouveaux panneaux d'affichage, dynamiques et clairs, qui seront désormais régulièrement nettoyés. Enfin, la situation est bien meilleure qu'au début de la législature.

Et ce n'est pas tout. Une des conclusions et des exigences de la commission tunnels figurant dans son rapport du 26/04/2016 était :

- « De tunnels en, bij uitbreiding, alle kunstwerken, moeten worden onderworpen aan een systematische en strenge controle opdat de Regering op elk moment over een bijgewerkte en gedetailleerde stand van zaken beschikt. Daartoe zal een specifieke Brusselse regelgeving voor de kunstwerken door de Regering worden uitgevaardigd. » ;
- « [...] een procedure uit te dokteren voor de optimale verzending van informatie ».

De voorliggende tunnelordonnantie is daar het antwoord op. Een wetgeving die systematische en strenge controles beschrijft en verplicht volgens duidelijke procedures.

De Europese Richtlijn 2004/54 van 29 april 2004 regelt de uitbating en de veiligheid van de tunnels die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet met een lengte langer dan 500 meter. In België zet de wet van 9 mei 2007 gedeeltelijk de Richtlijn 2004/54/CE om betreffende de minimale veiligheidsvereisten van de tunnels van het trans-Europese wegennet. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de ordonnantie van 10 juli 2008 de Richtlijn 2004/54/CE omgezet.

Deze ordonnantie « veiligheid tunnels » van 10 juli 2008 is dus enkel van toepassing op de tunnels van het trans-Europese wegennet met een lengte langer dan 500 meter die in werkelijkheid momenteel onbestaande zijn op het territorium van het Gewest.

Dat betekent, beste parlementsleden, dat wij tot begin deze legislatuur geen wettelijke basis hadden met betrekking tot de uitbating en veiligheid van de tunnels.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is evenwel bevoegd om een nieuw wetgevend kader te creëren dat de technische normen bepaalt alsook de minimale veiligheidsnormen die van toepassing zijn op de tunnels. Dit is juist wat de bedoeling is van deze ordonnantie, te weten het opstellen van minimale veiligheidsnormen voor de verkeerstunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die niet behoren tot het trans-Europees wegennet en waarvan de lengte niet langer is dan 500 meter maar 200 meter.

De ordonnantie schetst de lijnen van het proces om tunnels te mogen beheren en open te houden, met o.a. belangrijke stakeholders zoals de administratieve overheid (*in casu* de Regering), Brussel Mobiliteit als tunnelbeheerder, de veiligheidsbeambte en onafhankelijke expert, een evaluatiecomité... en welke documenten/timing/periodieke controles moeten bestaan om tunnels open te mogen houden. Hiertoe wordt in de ordonnantie een procedure vastgelegd die gevolgd moet worden om een uitbatingvergunning

- « Les tunnels, et par extension tous les ouvrages d'art, doivent être soumis à une analyse systématique et rigoureuse afin que le Gouvernement dispose à tout moment d'un état des lieux actualisé et circonstancié. À cet égard, une réglementation bruxelloise spécifique aux ouvrages d'art sera édictée par le Gouvernement. » ;
- « [...] de développer une procédure de transmission optimale de l'information ».

La présente ordonnance tunnels apporte une réponse à ce qui précède : une mesure législative décrivant et imposant des contrôles systématiques et rigoureux suivant des procédures claires.

La directive européenne 2004/54 du 29 avril 2004 régit l'exploitation et la sécurité des tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 m. En Belgique, la loi du 9 mai 2007 transpose partiellement la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, c'est l'ordonnance du 10 juillet 2008 qui transpose la directive 2004/54/CE.

Ladite ordonnance « sécurité des tunnels » du 10 juillet 2008 ne s'applique donc qu'aux tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 m, en réalité inexistants actuellement sur le territoire de la Région.

Ce qui signifie, mesdames, messieurs les parlementaires, que jusqu'au début de la présente législature nous ne disposons d'aucune base légale en matière d'exploitation et de sécurité des tunnels.

La Région de Bruxelles-Capitale est toutefois compétente pour créer un nouveau cadre législatif définissant des normes techniques ainsi que des normes de sécurité minimales applicables aux tunnels. C'est précisément l'objectif de la présente ordonnance, à savoir établir des normes de sécurité minimales pour le trafic dans les tunnels routiers de la Région de Bruxelles-Capitale qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen et d'une longueur supérieure à 200 m au lieu de 500 m.

L'ordonnance esquisse les lignes du processus permettant de gérer les tunnels et de les garder ouverts, notamment en ce qui concerne les principales parties prenantes comme l'autorité administrative (en l'espèce le Gouvernement), Bruxelles Mobilité en tant que gestionnaire des tunnels, les agents de sécurité et experts indépendants, un comité d'évaluation... et quels documents/calendrier/contrôles périodiques doivent être prévus pour pouvoir garder les tunnels ouverts. L'ordonnance prévoit une procédure à cet

voor een tunnel te verkrijgen. Zo'n uitbatingsvergunning moet om de 6 jaar worden aangevraagd.

Globaal genomen ziet deze procedure er als volgt uit :

1. De Regering wordt aangeduid als administratieve overheid. De hoofdtaak van de administratieve overheid is het toelaten van de uitbating van de tunnels. Dit dient uiteraard te gebeuren in toepassing van de procedure die hieronder wordt beschreven. Daarnaast zal de administratieve overheid ook toezicht uitoefenen op de tunnelbeheerder.

2. Er wordt dus tevens een tunnelbeheerder aangesteld. Dit zal in beginsel Brussel Mobiliteit zijn. De hoofdtaak van de tunnelbeheerder is het beheren van de tunnelinfrastructuur, waarbij deze regelmatig zal worden gecontroleerd en getest.

In het kader van het verkrijgen van een uitbatingsvergunning, is de tunnelbeheerder eveneens verantwoordelijk voor het opstellen van een veiligheidsdossier. Dit dient om de 6 jaar te gebeuren. In het veiligheidsdossier worden de preventie- en voorzorgsmaatregelen opgenomen die noodzakelijk zijn om de veiligheid van de gebruikers van de tunnels te garanderen.

3. Dit veiligheidsdossier wordt bezorgd aan een onafhankelijke expert, die over dit dossier een evaluatief rapport maakt met betrekking tot de doeltreffendheid van dit dossier.

4. Het veiligheidsdossier en het veiligheidsrapport worden vervolgens samen overgemaakt aan de veiligheidsbeambte. Deze oefent zijn taken opnieuw onafhankelijk van de tunnelbeheerder uit en staat in voor de coördinatie van alle beschermings- en preventiemaatregelen inzake tunnels. De veiligheidsbeambte brengt op zijn beurt een advies uit over het veiligheidsdossier.

5. Het veiligheidsdossier, het veiligheidsrapport en het advies van de veiligheidsbeambte worden vervolgens overgemaakt aan het evaluatiecomité. De exacte samenstelling van dit evaluatiecomité zal per regeringsbesluit worden vastgelegd, maar zal in beginsel bestaan uit vertegenwoordigers van de Regering, de stakeholders, alsook tunnelbeheerders van buiten Brussel.

Het evaluatiecomité stelt een vereenvoudigd rapport over de ontvangen documenten en brengt een advies uit aan de administratieve overheid (= de Regering) over het al dan niet uitreiken van een uitbatingsvergunning.

6. Op basis van de ontvangen documenten neemt de Regering (de administratieve overheid) een beslissing over het toekennen van een uitbatingsvergunning.

Deze procedure legt de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid dus bij de Regering, maar garandeert tegelijk

effet, elle doit être suivie en vue d'obtenir une autorisation d'exploitation pour un tunnel, cette autorisation doit faire l'objet d'une demande de renouvellement tous les 6 ans.

Prise globalement, cette procédure se présente comme suit :

1. Le Gouvernement est désigné comme autorité administrative. La mission principale de l'autorité administrative est de permettre l'exploitation des tunnels. Il faut évidemment que cela se fasse en conformité avec la procédure décrite ci-dessous. L'autorité administrative assurera en outre la supervision du gestionnaire des tunnels.

2. Un gestionnaire des tunnels sera donc également désigné. Il s'agira en principe de Bruxelles Mobilité. La mission principale du gestionnaire des tunnels est de gérer l'infrastructure des tunnels, gestion impliquant des tests et contrôles réguliers.

Dans le cadre de l'obtention d'une autorisation d'exploitation, le gestionnaire des tunnels est également responsable de la rédaction du dossier de sécurité. Celui-ci doit être renouvelé tous les 6 ans. Le dossier de sécurité reprend les mesures de prévention et de précaution nécessaires pour garantir la sécurité des utilisateurs des tunnels.

3. Ce dossier de sécurité est transmis à un expert indépendant qui en fera un rapport évaluant son efficacité.

4. Le dossier de sécurité et le rapport de sécurité sont ensuite transmis conjointement à l'agent de sécurité. Celui-ci s'acquitte également de ses missions de manière indépendante vis-à-vis du gestionnaire des tunnels et se porte garant de la coordination de toutes les mesures de protection et de prévention concernant les tunnels. L'agent de sécurité rend à son tour un avis sur le dossier de sécurité.

5. Le dossier de sécurité, le rapport de sécurité et l'avis de l'agent de sécurité sont ensuite transmis au comité d'évaluation. La composition exacte du comité d'évaluation sera fixée par un arrêté gouvernemental, mais le comité se composera en principe de représentants du Gouvernement, des parties prenantes, ainsi que de gestionnaires de tunnels actifs hors de Bruxelles.

Le comité d'évaluation rédige un rapport simplifié sur les documents qui lui ont été communiqués et émet un avis à destination de l'autorité administrative (= le Gouvernement) se prononçant sur l'éventuelle attribution d'une autorisation d'exploitation.

6. Le Gouvernement (l'autorité administrative) prend une décision sur l'attribution de l'autorisation d'exploitation sur la base des documents qui lui sont communiqués.

Cette procédure prévoit que c'est le Gouvernement qui est compétent pour prendre la décision finale, mais

dat onafhankelijke experts hun input geven over de veiligheidsaspecten verbonden aan de exploitatie van een tunnel. De vergunning garandeert aldus een herziening en actualisering van alle elementen van de uitbating en van het beheer van de tunnels. Dit betekent een grote en essentiële vooruitgang voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het ontwerp bepaalt het wettelijk kader ; de technische veiligheidsnormen zullen worden opgenomen door de Regering in een uitvoeringsbesluit dat later zal worden opgesteld.

Daarnaast bevat de ordonnantie bepalingen over de periodieke controles, de periodieke veiligheidsoefeningen en de uitzonderlijke sluiting van de tunnels voor een maximumduur van 72 uur, bijvoorbeeld voor onderhoudswerken.

Na de goedkeuring in eerste lezing werd het advies gevraagd van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en van de Economische en Sociale Raad. Deze adviezen waren globaal positief en hebben geen aanleiding gegeven tot wijzigingen.

Het advies van de Raad van State werd eveneens gevraagd. Dit advies heeft aanleiding gegeven tot een aantal, in hoofdzaak technische, wijzigingen en verduidelijkingen.

Naar aanleiding van het advies van de Raad van State werd, in toepassing van artikel 6, § 2, 4° BWHI, op 13 maart 2019 overleg gepleegd met de Gewesten over het ontwerp van ordonnantie. Het grootste deel van de opmerkingen die naar aanleiding van het overleg werden overgemaakt door het Waals en het Vlaams Gewest, zal worden verwerkt in het uitvoeringsbesluit. Er werd ook een beperkt aantal wijzigingen doorgevoerd in de ordonnantie zelf. De hoofdbezorgdheid van de andere Gewesten was immers dat de regelgeving inzake de veiligheid van tunnels best gelijkaardig zou moeten zijn aan hun wetgeving ter zake. Teneinde een zekere coherentie te bewaren, zal ook in het kader van de uitwerking van de uitvoeringsbesluiten, en met name bij het opstellen van de technische voorschriften waaraan de tunnels moeten voldoen, overleg gepleegd worden met de twee andere Gewesten.

Laten we niet vergeten dat er dankzij deze verscherpte controles, en de parallelle nauwgezette en planmatige aanpak van het meerjareninvesteringsprogramma, de algemene staat van de tunnels veel beter zal worden, en er dus minder ongeplande tunnelsluitingen zullen moeten plaatsvinden. Als er problemen zijn, en tunnelsluitingen dreigen, worden bijkomende zogenaamde «compense-rende» maatregelen mogelijk gemaakt om tunnels niet plic-ploc te sluiten. ».

elle garantit en même temps que des experts indépendants puissent donner leur avis en matière de sécurité liée à l'exploitation d'un tunnel. L'ordonnance garantit ainsi une révision et une mise à jour de tous les éléments relatifs à l'exploitation et à la gestion des tunnels, ce qui représente un progrès essentiel pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Le projet établit un cadre légal ; les normes de sécurité techniques seront reprises par le Gouvernement dans un arrêté d'exécution qui sera rédigé plus tard.

L'ordonnance comprend en outre des dispositions relatives à des contrôles périodiques, à des exercices de sécurité périodiques et à la fermeture exceptionnelle des tunnels pour une durée maximale de 72 heures, par exemple en cas de travaux d'entretien.

Après l'approbation en première lecture, les avis de la Commission régionale de Mobilité et du Conseil économique et social ont été demandés. Ces avis étaient globalement positifs et n'ont donné lieu à aucune modification.

L'avis du Conseil d'État a également été demandé. Son avis a donné lieu à un certain nombre de modifications et d'éclaircissements, essentiellement d'ordre technique.

Conformément à l'article 6, § 2, 4°, de la LSRI, la réception de l'avis du Conseil d'État a donné lieu à une concertation entre les Régions le 13 mars 2019 au sujet du projet d'ordonnance. La majeure partie des remarques formulées par la Région wallonne et la Région flamande à l'occasion de cette concertation seront incorporées dans l'arrêté d'exécution. Un certain nombre de modifications ont également été apportées à l'ordonnance. L'inquiétude principale des autres régions est en effet que la réglementation en matière de sécurité des tunnels devrait être similaire à leur législation sur le sujet. En vue de conserver une certaine cohérence, il faudra poursuivre la concertation avec les deux autres régions dans le cadre de l'élaboration des arrêtés d'exécution, notamment concernant l'élaboration des normes techniques auxquelles doivent satisfaire les tunnels.

N'oublions pas que nous pourrions grandement améliorer l'état général des tunnels grâce à des contrôles renforcés et à une approche planifiée et rigoureuse du programme pluriannuel d'investissement, évitant ainsi certaines fermetures non prévues des tunnels. En cas de problèmes pouvant entraîner une fermeture des tunnels, des mesures supplémentaires, dites «compensatoires», peuvent être prises pour éviter de les fermer sans cohérence. ».

## II. Algemene bespreking

De heer Marc Loewenstein vindt het positief de veiligheidsnormen voor de tunnels uit te breiden tot de tunnels met een lengte van meer dan 200 meter of een equivalent daarvan in plaats van tot tunnels met een lengte van meer dan 500 meter, wat dus verder gaat dan de Europese richtlijn van 2004 en wat in de ordonnantie van 10 juli 2008 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels werd vastgelegd.

De volksvertegenwoordiger vraagt over welke tunnels met een lengte van meer dan 200 meter het gaat? Zullen de veiligheidsnormen worden opgenomen in een uitvoeringsbesluit? Kan de minister meer daarover zeggen? Hoe zit het met de uitvoering van deze ordonnantie en de huidige en toekomstige situatie van de cel «Tunnels» binnen de administratie?

De heer Willem Draps is voor het ontwerp van ordonnantie. Hij is verheugd dat de regering met dit ontwerp, zij het in extremis, reageert op een van de aanbevelingen van de Bijzondere Commissie belast met de Tunnels in 2016. De ontworpen ordonnantie stelt een wettelijk kader in dat de volgende gewestregering ertoe verplicht deze structuren te onderhouden.

Het is echter de vraag waarom de overheid de kans niet heeft aangegrepen om viaducten en bruggen, andere vergelijkbare structuren, in het ontwerp op te nemen.

De spreker merkt op dat in de toelichting wordt vermeld dat een ordonnantie van 10 juli 2008 een nutteloze bepaling van een Europese richtlijn omzet, aangezien deze maatregel helemaal niet van toepassing is in Brussel. In de toelichting wordt ook verwezen naar de commentaar bij artikel 39, die geenszins de noodzaak rechtvaardigt om deze omzetting in te trekken. De *ratio legis* van deze bepaling is dus onbekend.

De heer Alain Maron steunt ook het ontwerp van ordonnantie, dat een aanbeveling van de Bijzondere Commissie voor de Tunnels ten uitvoer legt. Hij wijst er echter op dat de Raad van State de wens had geuit om van de Regering een beknopt overzicht te krijgen van de bepalingen van het ontwerp van ordonnantie en de bepalingen van de omgezette richtlijnen. De spreker wenst ook zo'n overzicht.

Het is ook betreurenswaardig dat het ontwerp van ordonnantie een instrument blijft voor het beheer van het tunnelonderhoud, zonder enige verwijzing naar de eisen inzake gewestelijke mobiliteit. Dit ontwerp gaat niet in op de vraag of het opportuun is te starten met het onderhoud van een tunnel. Er wordt geen uitdrukkelijk verband gelegd

## II. Discussion générale

M. Marc Loewenstein estime positif d'étendre les normes de sécurité des tunnels aux tunnels de plus de 200 mètres ou assimilés, plutôt qu'aux tunnels de plus de 500 mètres, et d'aller ainsi au-delà de ce qui était demandé par la directive européenne de 2004 et que prévoyait l'ordonnance du 10 juillet 2008 sur les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels.

Le député demande quels sont les tunnels de plus de 200 mètres qui sont concernés? Les normes de sécurité seront-elles reprises dans un arrêté d'exécution? Le Ministre peut-il en dire davantage? Qu'en est-il de l'exécution de cette ordonnance et de l'état actuel et à venir de la cellule «tunnels» au sein de l'administration?

M. Willem Draps est favorable au projet d'ordonnance. Il se réjouit que, par l'intermédiaire de ce projet, le gouvernement réponde, fût-ce in extremis, à l'une des recommandations de la commission spéciale chargée des tunnels en 2016. L'ordonnance en projet instaure un cadre légal qui obligera le prochain Gouvernement régional à entretenir ces ouvrages d'art.

On peut néanmoins s'interroger sur les raisons pour lesquelles le Gouvernement n'a pas profité de l'occasion pour intégrer dans le projet les viaducs et les ponts, qui sont d'autres ouvrages d'art comparables.

L'intervenant relève que l'exposé des motifs mentionne qu'une ordonnance du 10 juillet 2008 transpose une disposition inutile d'une directive européenne, dès lors que cette mesure ne connaît sur le territoire bruxellois aucun cas d'application. L'exposé se réfère en outre au commentaire de l'article 39, qui ne justifie en rien la nécessité d'abroger cette transposition. On ignore donc la *ratio legis* de cette disposition.

M. Alain Maron adhère également au projet d'ordonnance, qui met en œuvre une recommandation de la commission spéciale chargée des tunnels. Néanmoins, il pointe que le Conseil d'État avait exprimé le souhait d'obtenir du Gouvernement un tableau synoptique des dispositions du projet d'ordonnance et des dispositions des directives transposées. L'orateur souhaite également un tel tableau.

On peut également déplorer que le projet d'ordonnance reste un instrument de gestion de l'entretien des tunnels, sans se référer en rien aux exigences de la mobilité régionale. Ce projet n'aborde pas la question de l'opportunité de s'engager dans l'entretien d'un tunnel. Il ne mentionne aucun lien exprès avec l'ordonnance sur la mobilité. Si



met de ordonnantie over de mobiliteit. Als het doel van de voorgestelde ordonnantie alleen veiligheid is, moet dit explicieter worden vermeld.

De heer Maron merkt op dat de regering op grond van artikel 4 de mogelijkheid heeft om de administratieve bevoegdheid over de tunnels te delegeren. Wie kan baat hebben bij een dergelijke delegatie ?

De regering kan ook een andere tunnelbeheerder aanstellen dan Brussel Mobiliteit. Waarom deze mogelijkheid tot delegatie ?

Wat zal worden opgenomen in de exploitatieprotocollen die in het ontwerp vermeld worden ?

Over welke middelen zal het in artikel 12 bedoelde evaluatiecomité voor de veiligheid van de tunnels beschikken ?

Tot slot voorziet artikel 30 in regelmatige controles van de tunnels om de zes jaar. Waarom werd deze frequentie gekozen ?

Minister Pascal Smet legt vooreerst uit dat hij de lijst van de tunnels waarop het ontwerp betrekking heeft in een bijlage bij het verslag zal verstrekken.

De bedoelde tunnels werden gedefinieerd aan de hand van criteria zoals ventilatie, nooduitgangen of afstandscontrole. Het ontwerp is gebaseerd op de ervaringen die bekend zijn in het Vlaams en Waals Gewest.

Een uitbreiding van de personeelsformatie van Brussel Mobiliteit is in voorbereiding om tegemoet te komen aan de personeelsbehoeften van deze administratie.

De Minister antwoordt aan de heer Willem Draps dat het ontwerp zich beperkt tot de tunnels omdat die infrastructuur grotere risico's inhoudt dan de viaducten en bruggen. Uiteraard wordt het onderhoud van de bruggen en viaducten daarom niet verwaarloosd, maar de noodzaak om wetten op te stellen voor die infrastructuur is minder hoog.

Er is geen sprake van een opheffing van een bepaling uit een Europese richtlijn. De richtlijnen bevatten altijd de verplichting om ze volledig om te zetten, zelfs als de betrokken lidstaten momenteel geen gevallen van toepassing kennen. Dat gebrek aan toepassing kan in de toekomst veranderen. De wetgever moet daar rekening mee houden.

Artikel 4 van het ontwerp, dat betrekking heeft op door de Regering gedelegeerde bevoegdheden, beantwoordt aan een reeds bestaande feitelijke situatie. Zo is het beheer van de Leopold II-tunnel bijvoorbeeld al gedelegeerd aan een

l'objet de l'ordonnance en projet est uniquement la sécurité, il faudrait le préciser plus explicitement.

M. Maron relève que l'article 4 permet au Gouvernement de déléguer l'autorité administrative sur les tunnels. A qui pourrait bénéficier une telle délégation ?

De même, le Gouvernement peut désigner un autre gestionnaire de tunnel que l'administration Bruxelles Mobilité. Pourquoi cette possibilité de délégation ?

Que contiendront les protocoles d'exploitation qui sont visés dans le projet ?

De quels moyens d'action disposera le comité d'évaluation de la sécurité des tunnels visés à l'article 12 ?

Enfin, l'article 30 prévoit un contrôle régulier des tunnels tous les 6 ans. Pourquoi avoir fait le choix de cette périodicité ?

Le Ministre Pascal Smet explique tout d'abord qu'il fournira la liste des tunnels concernés par le projet en annexe au rapport.

Les tunnels visés ont été définis en fonction de critères tels que la ventilation, les issues de secours ou le contrôle à distance. Le projet se fonde sur les expériences connues en Région flamande et en Région wallonne.

Une extension du cadre de Bruxelles Mobilité est en cours, afin de répondre aux besoins en personnel de cette administration.

Le Ministre répond à M. Willem Draps que le projet se limite aux tunnels parce que cette infrastructure représente des risques plus élevés que les viaducs et les ponts. Il est évident que l'entretien des ponts et des viaducs n'en est pas pour autant négligé, mais la nécessité de légiférer à l'égard de ces infrastructures est moindre.

Il n'est pas question d'une abrogation d'une disposition émanant d'une directive européenne. Les directives contiennent toujours l'obligation d'en transposer l'intégralité, même si les États membres concernés ne connaissent pas de cas d'application actuels. Cette absence d'application pourrait changer à l'avenir. Le législateur doit en tenir compte.

L'article 4 du projet, relatif aux délégations accordées par le Gouvernement, répond à une situation de fait déjà existante. Par exemple, la gestion du tunnel Léopold II est déjà déléguée à une entreprise privée. Le Ministre n'entend

privébedrijf. De Minister is niet van plan om de politieke verantwoordelijkheid voor de tunnels te delegeren aan een privéspeler. Met andere woorden, het administratieve gezag voor de tunnels blijft in handen van de Regering, tenzij die het aan haar administratie, Brussel Mobiliteit, delegeert. Een toekomstige regering zou van Brussel Mobiliteit dus de beheerder en de administratieve overheid van deze bouwwerken kunnen maken. De Minister wijst erop dat het ontwerp de door de Regering genomen verantwoordelijkheid versterkt. Alleen de wetgever kon die verantwoordelijkheid uitdrukkelijk aan de Regering toekennen; vandaar de ontworpen ordonnantie.

De heer Marc Loewenstein vraagt of die mogelijkheid tot delegatie gerechtvaardigd wordt door het feit dat sommige tunnels nu door andere overheidsorganen worden beheerd, bijvoorbeeld de Pachecotunnel door de stad Brussel. Anderzijds, welke zijn de bouwwerken van minder dan 200 meter lang die met tunnels worden gelijkgesteld?

De Minister antwoordt dat die gelijkstelling, die in het voorontwerp van ordonnantie was opgenomen, uit het ontwerp van ordonnantie werd verwijderd, vanwege de terughoudendheid van een lid van de Regering daaromtrent. Het toepassingsgebied van de ontworpen ordonnantie wordt daarom beperkt door een objectief criterium, namelijk de lengte van ten minste 200 meter van de tunnel.

Voorts wijst de Minister erop dat de Regering het administratieve gezag voor de tunnels zal moeten delegeren aan een overheidsinstantie. Er is geen sprake van dat een privébedrijf die rol op zich neemt.

De heer Maron verwees naar de opportuniteit om een tunnel te onderhouden en het zwakke verband met het mobiliteitsbeleid. Het onderhoud van een tunnel om veiligheidsredenen verhindert geenszins dat er wordt nagedacht over de toekomst ervan en een eventuele verandering van bestemming. Men kan zeker stellen dat de volgende gewestregering zich met die kwestie zal moeten bezighouden. Zo zouden de tunnels aan de Louizalaan afgeschafte kunnen worden om die laan weer de uitstraling te geven die zij ooit als stadsprovenade had. Men mag echter niet vergeten dat de sluiting van een tunnel lang moet worden afgewogen, vanwege de ingrijpende gevolgen voor de mobiliteit.

De Minister voegt hieraan toe dat het evaluatiecomité van de tunnels een permanent secretariaat zal krijgen. Anderzijds lijkt de periode van zes jaar tussen de inspectierondes in de tunnels voldoende om de veiligheid in de tunnels te garanderen en tegelijkertijd de administratieve rompslomp en de aanzienlijke middelen die dat met zich brengt te vermijden.

pas déléguer la responsabilité politique des tunnels à un acteur privé. En d'autres termes, l'autorité administrative sur les tunnels restera entre les mains du Gouvernement, à moins que celui-ci ne la délègue à son administration, Bruxelles Mobilité. Un futur gouvernement pourrait ainsi faire de Bruxelles Mobilité le gestionnaire et l'autorité administrative de ces ouvrages d'art. Le Ministre souligne que le projet renforce la responsabilité endossée par le Gouvernement. Seul le législateur pouvait attribuer expressément cette responsabilité au Gouvernement; d'où l'ordonnance en projet.

M. Marc Loewenstein demande si cette possibilité de délégation est justifiée par le fait que certains tunnels sont aujourd'hui gérés par d'autres organismes publics, comme par exemple le tunnel Pacheco par la Ville de Bruxelles. D'autre part, en quoi consistent les ouvrages de moins de 200 mètres de longueur assimilés aux tunnels?

Le Ministre répond que cette assimilation, qui figurait dans l'avant-projet d'ordonnance, a été retirée du projet d'ordonnance, en raison des réticences d'un membre du Gouvernement à ce sujet. La portée de l'ordonnance en projet est donc limitée par un critère objectif, qui est la longueur d'au moins 200 mètres du tunnel.

Le Ministre souligne par ailleurs que le Gouvernement devra déléguer l'autorité administrative sur les tunnels à une autorité publique. Il n'est pas question qu'une entreprise privée assure ce rôle.

M. Alain Maron faisait référence à l'opportunité d'entretenir un tunnel et au lien ténu avec la politique de mobilité. Entretenir un tunnel pour des raisons de sécurité n'empêche nullement de mener une réflexion sur son avenir et sur un éventuel changement d'affectation. On peut affirmer sans crainte que le prochain gouvernement régional devra d'ailleurs affronter cette question. Ainsi, les tunnels creusés sur l'avenue Louise pourraient être supprimés, afin de rendre à cette avenue le lustre qu'elle avait jadis en tant que promenade urbaine. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'une réflexion sur la fermeture d'un tunnel doit être longuement pesée, en raison des profondes conséquences sur la mobilité.

Le Ministre ajoute également que le comité d'évaluation des tunnels sera doté d'un secrétariat permanent. D'autre part, le délai de 6 ans entre les tournées d'inspection des tunnels paraît suffisant pour garantir la sécurité des tunnels, tout en évitant les lourdeurs administratives et les moyens importants que cela suppose.



### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikelen 1 tot 3*

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

De artikelen 1 tot 3 worden aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

#### *Artikel 4*

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 1 voor en verantwoordt het.

#### **Stemmingen**

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 2.

Artikel 4, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### *Artikelen 5 tot 43*

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

#### **Stemmingen**

Artikelen 5 tot 43 worden aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

### IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

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

*De Rapporteur;*

Marc LOEWENSTEIN

*De Voorzitter;*

Anne-Charlotte d'URSEL

### III. Discussion des articles et votes

#### *Articles 1<sup>er</sup> à 3*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

#### **Vote**

Les articles 1<sup>er</sup> à 3 sont adoptés à l'unanimité des 11 membres présents.

#### *Article 4*

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 1.

#### **Votes**

L'amendement n° 1 est adopté par 9 voix contre 2.

L'article 4, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

#### *Articles 5 à 43*

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

#### **Votes**

Les articles 5 à 43 sont adoptés à l'unanimité des 11 membres présents.

### IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

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

*Le Rapporteur;*

Marc LOEWENSTEIN

*La Présidente;*

Anne-Charlotte d'URSEL

## V. Tekst aangenomen door de commissie

### 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° « tunnellengete » : 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 m<sup>2</sup> 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° « 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 ;

## V. Texte adopté par la commission

### CHAPITRE I<sup>ER</sup> Dispositions générales

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

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 m<sup>2</sup> 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 » : 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° « 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 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.

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<sup>re</sup> – Normes techniques minimales de sécurité*

##### *Article 3*

§ 1<sup>er</sup>. 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 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<sup>re</sup> – 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.

De Regering is aangesteld in de hoedanigheid van bestuursorgaan.

De Regering kan haar functie van bestuursorgaan, zoals beschreven in huidige ordonnantie, delegeren aan een ander overheidsorgaan.

#### *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 :

- 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 de taken voorzien in § 1, 1°, en 2° delegeren aan elke morele persoon van privaot of publiek recht die hij aanduidt.

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 à une autre autorité publique.

#### *Article 5*

§ 1<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>. Le gestionnaire du tunnel assume au moins 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° 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<sup>er</sup>, 1° et 2°, à toute personne morale de droit public ou privé qu'il désignera.

*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.

*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.

*Sous-section 3 – L'expert indépendant**Article 8*

§ 1<sup>er</sup>. Un expert indépendant est nommé par l'autorité administrative sur proposition du comité d'évaluation.

*Article 9*

§ 1<sup>er</sup>. 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.

*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.



*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.

*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

*Article 13*

Le comité d'évaluation a pour tâches :

- 1° de proposer à l'autorité administrative la nomination des experts indépendants ;
- 2° d'agréer 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<sup>re</sup> – Le dossier préliminaire de sécurité*

*Article 14*

§ 1<sup>er</sup>. 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.

*Sous-section 2 – Le dossier de sécurité*

*Article 15*

§ 1<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>. 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

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 tunnellengete 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.

##### *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 verbouwingen 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.

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.

##### *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.

*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. 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.

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.

*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<sup>er</sup>. 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.

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.

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.

#### *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.

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 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'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.

*Artikel 29*

De Regering legt de modaliteiten vast volgens welke 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.

***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.

*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<sup>er</sup>. 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.

***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.



**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.

**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 ontwerpfasen, in aanbouw of in gebruik zijn, en die langer dan 500 meter zijn.

**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.

**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.

*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-instantie. 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 voorgaand lid, of de conclusies die men hieruit kan trekken, maakt de tunnelbeheerder dit 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.

*Article 36*

§ 1<sup>er</sup>. 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 à l'alinéa précédent, 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.

*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.

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 waarin voorzien in de artikelen 26 à 29 en haar uitbatingvergunning 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.

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.

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.

**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 [...] met betrekking tot de uitbating en veiligheid van de verkeerstunnels ».

*Artikel 43*

De Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie.

**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 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.

**VI. Amendement**

NR. 1 (van de heren Alain MARON, Hasan KOYUNCU, mevr. Carla DEJONGHE, de heren Paul DELVA, Pierre KOMPANY en Marc LOEWENSTEIN)

*Artikel 4***Het derde lid te vervangen door wat volgt :**

« De Regering kan haar functie van bestuursorgaan, zoals beschreven in huidige ordonnantie, delegeren aan een ander overheidsorgaan. ».

**VERANTWOORDING**

Zal tijdens de vergadering worden gegeven.

**VI. Amendement**

N° 1 (de MM. Alain MARON, Hasan KOYUNCU, Mme Carla DEJONGHE, MM. Paul DELVA, Pierre KOMPANY et Marc LOEWENSTEIN)

*Article 4***Remplacer l'alinéa 3 par ce qui suit :**

« Le Gouvernement peut déléguer la fonction d'autorité administrative telle que décrite dans la présente ordonnance à une autre autorité publique ».

**JUSTIFICATION**

Sera donnée en séance.



## VII. Bijlagen

### VII. 1. 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 <sup>er</sup>
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

## VII. Annexes

### VII. 1. Tableau de transposition

Directive européenne 2004/54	Avant-projet d'ordonnance relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers
Article 1 <sup>er</sup> : 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 <sup>er</sup>
Article 2 : Définitions 1. 2. 3.	CHAPITRE I <sup>er</sup> : 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 <sup>re</sup> – 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 <sup>re</sup> – 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

<p>Artikel 6 : Veiligheidsbeambte</p> <p>1.</p> <p>2.</p> <p>A tot G</p>	<p>HOOFDSTUK II : Afdeling 2 – Rol van de verschillende tussenkomende partijen</p> <p>Onder-afdeling 4 – Veiligheidsbeambte</p> <p>Artikelen 10 et 36 § 3, al.1</p> <p>Artikelen 11, 22, 27, 31, 36 § 3, al. 2 et 36 § 5 al.1 et 2</p>	<p>Article 6 : Agent de sécurité</p> <p>1.</p> <p>2.</p> <p>A à G</p>	<p>CHAPITRE II : Section 2 - Rôle des différents intervenants</p> <p>Sous-section 4 – L’agent de sécurité</p> <p>Articles 10 et 36 § 3, al.1</p> <p>Articles 11, 22, 27, 31, 36 § 3, al. 2 et 36 § 5 al.1 et 2</p>
<p>Artikel 7 : Inspectie-instantie</p>	<p>HOOFDSTUK II : Afdeling 6 – Regelmatige en periodieke controles</p> <p>Artikel 30 § 1 et § 3 – HOOFDSTUK III : Artikel 36 § 4</p>	<p>Article 7 : Entité de contrôle</p>	<p>CHAPITRE II : Section 6 – Contrôles réguliers et périodiques</p> <p>Article 30 § 1 et § 3 – CHAPITRE III : Article 36 § 4</p>
<p>Artikel 8 : Aanmelding van het bestuursorgaan</p>		<p>Article 8 : Notification de l’autorité administrative</p>	
<p>Artikel 9 : Tunnels waarvan het ontwerp nog niet is goedgekeurd</p>	<p>HOOFDSTUK II : Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels</p> <p>Afdeling 1 – Minimale technische veiligheidsnormen</p> <p>Artikel 3 § 3 – Artikel 20</p>	<p>Article 9 : Tunnels dont le projet n’a pas encore été approuvé</p>	<p>CHAPITRE II : État et contrôle de l’infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l’exploitation des tunnels routiers</p> <p>Section 1<sup>re</sup> – Normes techniques minimales de sécurité</p> <p>Article 3 § 3 - Article 20</p>
<p>Artikel 10 : Tunnels waarvan het ontwerp is goedgekeurd maar die nog niet zijn opengesteld</p> <p>1.</p> <p>2.</p> <p>3.</p>	<p>HOOFDSTUK II : Staat en controle van de infrastructuur, de uitrusting, het onderhoud en de uitbating van de verkeerstunnels</p> <p>Afdeling 1 – Minimale technische veiligheidsnormen - Artikel 3 § 3</p> <p>Afdeling 3 – Instrumenten voor de analyse en controle van de risico’s – Onderafdeling 1 – Het voorafgaand dossier veiligheid</p> <p>En Afdeling 5 – Vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel – Artikel 25 § 2</p> <p>Artikel 25 tot 29</p>	<p>Article 10 : Tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts</p> <p>1.</p> <p>2.</p> <p>3.</p>	<p>CHAPITRE II : État et contrôle de l’infrastructure, des équipements, de la maintenance et de l’exploitation des tunnels routiers</p> <p>Section 1<sup>re</sup> – Normes techniques minimales de sécurité - Article 3 § 3</p> <p>Section 3 – Instruments d’analyse et de contrôle des risques – Sous-section 1<sup>re</sup> : Le dossier préliminaires de sécurité</p> <p>Et Section 5 – Procédure d’autorisation d’exploitation d’un tunnel - Article 25 § 2</p> <p>Article 25 à 29</p>
<p>Artikel 11 : In gebruik zijnde tunnels</p>	<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 - Onder-afdeling 2 – Het veiligheidsdossier :</p> <p>Artikel 15</p> <p>Afdeling 5 – Vergunningsprocedure voor de uitbating van een tunnel :</p> <p>Artikelen 25 tot 29</p> <p>Hoofdstuk IV</p> <p>Overgangsbepalingen</p> <p>Artikel 40</p>	<p>Article 11 : Tunnels déjà en exploitation</p>	<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 - Sous-section 2 : Le dossier de sécurité :</p> <p>Artikel 15</p> <p>Section 5 – Procédure d’autorisation d’exploitation d’un tunnel :</p> <p>Articles 25 à 29</p> <p>CHAPITRE IV : Dispositions transitoires</p> <p>Artikel 40</p>

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
1.	Artikel 30 § 1
2.	Artikel 30 § 2
3.	Artikel 30 § 3
4.	Artikel 30 § 4
Artikel 13 : Risicoanalyse	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 4 – De risicoanalyse
1.	Artikels 17 et 18
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 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.	Article 30 § 1
2.	Article 30 § 2
3.	Article 30 § 3
4.	Article 30 § 4
Article 13 : Analyse des risques	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 4 – L'analyse des risques
1.	Articles 17 et 18
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	

**VII. 2. Tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale Longueurs couvertes (hors trémies)**
**VII. 2. Tunnels routiers gérés par la Région de Bruxelles-Capitale Longueurs couvertes (hors trémies)**

Léopold II	<i>L Basiliek / Basilique → Ijzer / Yser : 2.616,00 m</i> <i>L Ijzer / Yser → Basiliek / Basilique : 2.558,00 m</i> ⇒ $L_{\max} = 2.616,00$ m
Belliardstraat / Belliard	<i>L Belliardstraat / rue Belliard → E40 : 2.025,00 m</i> <i>L Belliardstraat / rue Belliard → Kortenberglaan / av. de Cortenberggh : 675,00 m</i> <i>L Belliardstraat / rue Belliard → uitrit Jubelpark / sortie Cinquantenaire : 771,00 m</i> <i>L toegang « Blijde intrede » / entrée Joyeuse entrée → E40 : 1.338,00 m</i> ⇒ $L_{\max} = 2.025,00$ m
Reyers A	L = 100,00 m
Reyers B	L = 123,00 m
Reyers → Centrum/ Centre	L = 727,00 m
Reyers E	L = 137,00 m
Reyers F	L = 141,00 m
Louiza/ Louise	L = 309,00 m
Lus Louiza → Stefania / Boucle Louise → Stéphanie	L = 193,00 m
Stefania / Stéphanie	L = 470,00 m
Verbinding Stefania → Louiza / Jonction Stéphanie → Louise	L = 181,00 m
Wet / Loi	L = 432,00 m
Jubelpark / Cinquantenaire	L = 632,00 m
Rogier	L = 608,00 m
Kruidtuin / Botanique	L = 255,00 m
Montgomery	L = 532,00 m
Tervuren	L = 198,00 m
Madou	L = 39,00 m
Troon / Trône	<i>L hoofd koker : 304,00 m</i> <i>L pertuis principal : 304,00 m</i> <i>L inrit → Belliardlaan : 43,00 m</i> <i>L bretelle → av. Belliard : 304,00 m</i> ⇒ $L_{\max} = 304,00$ m
Bailli	L = 362,00 m
Kunst-Wet / Arts-Loi	L = 38,00 m
Naamsepoort / Porte de Namur	L = 65,00 m
Vleurgat	L = 54,00 m
Delta → Drie Bruggen /Trois Ponts	L = 75,00 m
Delta → Regie der Wegen /Régie des routes	L = 101,00 m
Boileau	L = 50,00 m
Georges Henri	L = 30,00 m
Van Praet	L = 50,00 m
NAVO / OTAN	L = 240,00 m
Hallepoort / Porte de Hal	L = 640,00 m
<b>Totaal / Total</b>	<b><math>L_{\text{tot}} = 11.727,00</math> m</b>