



# AVIS

## Avant-projet d'ordonnance relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers

18 octobre 2018

<b>Demandeur</b>	Ministre Pascal Smet
<b>Demande reçue le</b>	26 septembre 2018
<b>Demande traitée par</b>	Commission Aménagement du territoire- Mobilité
<b>Demande traitée le</b>	3 octobre 2018
<b>Avis rendu par l'Assemblée plénière le</b>	18 octobre 2018

## Préambule

La directive européenne 2004/54 du 29 avril 2004 régit l'exploitation et la sécurité des tunnels qui font partie du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 m. Cette directive a été transposée dans la législation bruxelloise au travers de l'ordonnance « sécurité tunnels » du 10 juillet 2008. Or, les tunnels visés dans la directive sont inexistant sur le territoire de la Région bruxelloise.

Depuis la Sixième Réforme de l'État, la Région de Bruxelles-Capitale est désormais compétente pour régler toute la matière des normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels de son territoire.

Cet avant-projet d'ordonnance a donc pour objectif de créer un cadre législatif établissant des normes techniques minimales de sécurité pour les tunnels routiers de la Région de Bruxelles-Capitale dont la longueur est supérieure à 200m. Jusqu'à présent, ces infrastructures n'étaient soumises à aucune réglementation particulière.

## Avis

### 1. Considérations générales

#### 1.1 Cadre réglementaire

Tout d'abord, **le Conseil** tient à souligner positivement la création d'un cadre réglementaire relatif à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers. Comme l'ont montré les récents événements liés aux tunnels, ce cadre est plus que nécessaire. En effet, les problèmes de sécurité dans les tunnels et leur fermeture ont un impact non négligeable sur la mobilité et donc *de facto* sur l'ensemble de l'économie bruxelloise.

Dès lors, si **le Conseil** entend bien que cet avant-projet d'ordonnance étend déjà les exigences de la directive européenne aux tunnels du réseau routier d'une longueur supérieure à 200m, il se demande toutefois quelles sont les raisons objectives qui poussent le Gouvernement à ne pas étendre ces exigences encore davantage à l'ensemble des tunnels routiers situés sur le territoire de la Région (même ceux dont la longueur est inférieure à 200m). Des problèmes de sécurité peuvent également s'y poser et les solutions apportées pour y remédier doivent être adéquates.

En effet, la gestion des tunnels en bon père de famille, sans un cadre réglementaire, a montré ses limites. Il faut éviter de répéter les erreurs du passé et s'assurer de la bonne exploitation et de la sécurité de l'ensemble des tunnels même ceux dont la longueur est inférieure à 200m.

Etant donné que cet avant-projet d'ordonnance fixe de manière globale le cadre réglementaire et que certains éléments doivent encore être définis dans un arrêté d'exécution, **le Conseil** demande de pouvoir être consulté sur celui-ci.

Enfin, **le Conseil** se demande si un cadre réglementaire est, par ailleurs, prévu pour les ponts et viaducs situés sur le territoire de la Région et qui relèvent de sa compétence.

## 1.2 Délégation de pouvoir, de tâches

**Le Conseil** constate que l'article 4 prévoit la possibilité pour le Gouvernement d'accorder une délégation de pouvoir conformément aux dispositions de délégation de compétence du droit administratif. Il se demande à qui le Gouvernement peut accorder cette délégation de pouvoir. Pour **le Conseil**, l'Autorité Administrative et le gestionnaire du tunnel ne peuvent être la même entité sans quoi il y a un risque d'être juge et partie.

À l'article 7, il est à question pour le gestionnaire de tunnels de pouvoir déléguer certaines tâches à toute personne morale de droit public ou privé qu'il désignera conformément aux principes de délégation de compétence du droit administratif.

**Le Conseil** s'interroge sur une volonté de privatiser de plus en plus ce type de tâches et quelles sont les justifications à cet égard car il s'agit de missions de service public.

Ainsi, **le Conseil** se demande s'il ne serait pas plus pertinent de confier ces tâches à Bruxelles Mobilité en renforçant bien évidemment de manière adéquate l'Administration.

Si toutefois privatisation il y a, elle doit se faire dans un certain cadre qui permet de s'assurer que les tâches sont correctement effectuées car il y va de la sécurité de tout un chacun.

## 1.3 Lien avec l'ordonnance « chantiers en voirie »

**Le Conseil** veut s'assurer que, pour tous les travaux effectués dans les tunnels, l'ordonnance du 3 mai 2018 « chantiers en voirie » est également d'application. En effet, dans la logique de coordination des chantiers, la fermeture d'un tunnel a des conséquences non négligeables, même si elle a lieu la nuit. Selon cette ordonnance, tout travail isolé ou tout ensemble de travaux empiétant sous, au niveau de ou au-dessus de la voirie doit faire l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public (via logiciel Osiris).

**Le Conseil** demande donc que dans le cadre de la coordination des chantiers, il y ait une vision globale quant à l'exploitation des tunnels routiers qui cadre avec celle de l'ordonnance « chantiers en voirie ».

## 2. Considération de forme

**Le Conseil** demande qu'il soit procédé à une relecture attentive de la version FR et NL de cet avant-projet d'ordonnance car il constate des différences entre les deux versions et la présence de certaines coquilles.

\*  
\*       \*