



GEWONE ZITTING 2023-2024

3 OKTOBER 2023

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**tot aanleg van een tunnel  
tussen de Hallepoort en de Louizalaan om de  
levenskwaliteit te verbeteren**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (FR)  
en de heer David WEYTSMAN (FR))

**Toelichting**

Dit voorstel strekt ertoe de Brusselse regering te verzoeken onder de Louizaflessenhals een tunnel aan te leggen die de Hallepoorttunnel met de Stefaniatunnel verbindt. Deze nieuwe verbinding zou, voor een relatief lage kostprijs, bijdragen tot een verhoogde levenskwaliteit in de wijk en een grotere verkeersveiligheid, waarbij een nieuwe stap in de modal shift wordt gezet en wegverkeer naar daarvoor bestemde wegen wordt verschoven. Volgens studies kan daardoor het bovengrondse autoverkeer met een vierde afnemen, wat de opstoppingen op deze verkeersader zou verminderen. Tot slot kan deze handelszone in de bovenstad zo weer een mooi visitekaartje worden voor Brussel, zowel in België als in het buitenland.

Terwijl de mobiliteit in Brussel vroeger bijna uitsluitend op de auto was gericht, wordt ze nu opgevat als een ecosysteem waarin iedereen zijn eigen plaats heeft. Actieve vervoersmodi, die vroeger stiefmoederlijk behandeld werden, worden nu aangemoedigd: ze zijn goed voor de gezondheid doordat ze mensen doen bewegen, ze zijn goed voor het milieu en ze leiden tot vlotter verkeer. De verschuiving van individueel autogebruik naar stappen, fietsen, micromobiliteit, deelmobiliteit en openbaar vervoer maakt immers ruimte vrij op het wegennet, zodat de files (waarvan de kostprijs in België voor 2021 nog op 4,5 miljard euro werd geraamd) ingeperkt worden en de openbare ruimte beter verdeeld kan worden op een manier die de zwakste weggebruikers ten goede komt.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

3 OCTOBRE 2023

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

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à créer un tunnel de qualité de vie  
entre la Porte de Hal et l'avenue Louise**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (FR)  
et M. David WEYTSMAN (FR))

**Développements**

La présente proposition vise à demander au Gouvernement bruxellois de créer sous le goulet Louise un tunnel reliant les tunnels Porte de Hal et Stéphanie. Cette nouvelle bretelle, au coût limité, participerait à améliorer la qualité de vie du quartier, aux objectifs de report modal, de report du trafic sur des axes dédiés et à une amélioration de la sécurité routière. Selon les études, elle permettrait notamment de prélever un quart du trafic automobile de surface, ce qui limiterait l'encombrement de l'artère. Cela permettrait, enfin, de refaire de cette zone commerçante du haut de la ville une véritable vitrine de Bruxelles, en Belgique comme à l'étranger.

Autrefois tournée presque exclusivement vers l'automobile, la politique de mobilité à Bruxelles s'entend désormais comme un écosystème où chacun doit trouver sa place. Les modes de déplacement actifs, autrefois délaissés, sont désormais encouragés. Ils permettent d'effectuer un exercice physique qui est à la fois bénéfique pour la santé de l'utilisateur, pour l'environnement mais aussi pour la fluidité du trafic en général. Le report du trafic depuis l'automobile individuelle vers la marche, le vélo, la micromobilité, la mobilité partagée ou les transports en commun permet en effet de dégager de l'espace sur les axes de circulation automobile, ce qui réduit les embouteillages (dont le coût était encore estimé à 4,5 milliards d'euros en Belgique en 2021) et permet de

Zowel het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) als het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) beogen een vermindering van het autogebruik met 26 % tegen 2030. Dit laatste plan wil daartoe, naast het aanmoedigen van een substantiële modal shift, het verkeer uit de woonwijken wegleiden naar een hiërarchisch opgebouwd netwerk van wegen: de netwerken “auto wijk”, “auto comfort” en “auto plus”, met elk eigen kenmerken qua inrichting, snelheid en het delen van de ruimte met andere vervoersmodi. Zowel deze scheiding van vervoersmodi als de verschuiving van verkeer naar daarvoor bestemde wegen dragen bij tot het bereiken van de doelstelling ‘nul doden, nul gewonden’ tegen 2030.

Wanneer de overheid de toekomstige mobiliteit in Brussel uittekent, staan dus drie doelstellingen centraal: een verschuiving van het wegverkeer naar daarvoor bestemde wegen, een modal shift en een betere verdeling van de openbare ruimte, zodat iedereen zich kan verplaatsen op een veilige, efficiënte en aan zijn behoeften aangepaste manier. Dat alles komt ten goede aan de gezondheid van de burgers en die van de planeet. In het licht van deze doelstellingen schuift dit voorstel van resolutie één specifiek project naar voren, dat de overheid als deel van de oplossing zou moeten onderzoeken en dat betrekking heeft op de Louizaflessenhals en de opstoppingen die we daar vaststellen.

### *Context*

De Louizaflessenhals, gelegen tussen de Louizalaan en de Guldenvlieslaan, is een emblematische wijk van wat de bovenstad genoemd wordt. Met haar talrijke boetieken, waaronder heel wat luxe zaken, vormt deze wijk het tijdloze kader voor een aantrekkelijke, historische en vooral unieke handelskern van Brussel. Ze trekt jaarlijks een groot aantal Brusselaars, maar ook Belgische en buitenlandse toeristen aan.

De verkeersader vormt ook een heel belangrijke verbinding tussen boven- en benedenstad: net als de Guldenvlieslaan en de Waterloolaan, die eveneens talrijke winkels met internationale uitstraling tellen, verbindt hij de Louizalaan en het Ter Kamerenbos met het Poelaertplein en de Vijfhoek.

Ondanks zijn strategische economische belang is deze flessenhals allesbehalve optimaal ingericht wat mobiliteit betreft. De beperkte ruimte is verdeeld tussen een aparte trambedding, twee autorijstroken met eenrichtingsverkeer en trottoirs die niet bijzonder breed zijn in verhouding tot het aantal voetgangers dat de winkels bezoekt. Het resultaat is bedroevend maar weinig verrassend: auto's en motoren staan stil, achter hen kunnen fietsers bij gebrek aan een

mettre en œuvre un meilleur partage de l'espace public en transformant l'espace résiduel au profit des usagers les plus faibles.

Le Plan régional de développement durable (PRDD) ou encore le Plan régional de mobilité (PRM) envisage notamment de faire baisser de 26 % le taux d'utilisation de la voiture d'ici 2030. Celui-ci prévoit pour ce faire d'encourager un report modal conséquent, mais aussi un report du trafic des quartiers résidentiels vers un réseau d'axes de circulation hiérarchisé: les réseaux AUTO Quartier, AUTO Confort et AUTO PLUS. Chacun de ces réseaux possède ses propres caractéristiques en termes d'aménagement, de vitesse ou de partage de l'espace avec les autres modes et permet d'y «aspérer» les voitures afin de les prélever des quartiers résidentiels. Cette séparation du trafic entre les modes, ainsi que le report du trafic automobile sur des axes dédiés, participe également à atteindre l'objectif du «Zéro mort, Zéro blessé» à l'horizon 2030.

Trois aspirations sont donc centrales lorsque les pouvoirs publics dessinent la mobilité du futur à Bruxelles. Celle de favoriser un report du trafic sur des axes dédiés, celle d'encourager un report modal et celle de mieux partager l'espace public afin que chacun puisse se déplacer de manière sûre, efficace et adaptée à ses besoins, le tout au bénéfice de la santé de nos concitoyens comme de la planète. À l'aune de ces objectifs, la présente proposition va aborder l'une des solutions qui devrait être étudiée par les pouvoirs publics dans le cadre d'un projet précis: celui du goulet Louise et de l'engorgement qui y est constaté.

### *Contextualisation*

Situé entre l'avenue Louise et le boulevard de la Toison d'Or, le goulet Louise est un quartier emblématique de ce qu'on appelle le «haut de la ville». Concentrant de nombreuses boutiques, dont plusieurs magasins de luxe, il est un marqueur intemporel de ce noyau commercial attractif, historique et surtout unique à Bruxelles. Il draine d'ailleurs chaque année un nombre considérable de Bruxellois, mais aussi de touristes belges comme étrangers.

L'artère est également un lien très important entre le haut et le bas de la ville car il relie l'avenue Louise et le Bois de la Cambre à la place Poelaert et au Pentagone, comme l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo, eux aussi pourvus de nombreuses boutiques dont la renommée est internationale.

Cependant, malgré son importance stratégique d'un point de vue économique, ce goulet est loin d'être optimisé en termes de mobilité. Véritable goulet d'étranglement, celui-ci doit en effet partager un espace de voirie très restreint entre un site propre pour trams, deux bandes de circulation automobile en sens unique et des trottoirs qui ne sont pas si larges au vu de l'affluence habituelle vers les magasins qui s'y trouvent. Le résultat est regrettable mais

fietspad ook niet verder, tenzij ze het trottoir gebruiken, wat dan weer de veiligheid van de voetgangers in het gedrang brengt, net als sommige stepgebruikers die zich niet tussen de autobumpers durven te wagen. Als er dan nog een voertuig stilstaat op de rijstroken, zijn de andere bestuurders verplicht uit te wijken naar de trambeding, ondanks de stenen afboording daarvan, wat ten koste gaat van ieders veiligheid en van de reïssnelheid van de MIVB-voertuigen.

Het is daarom interessant de oorzaken van die opstoppingen op deze verkeersader te bekijken en de herkomst van het verkeer dat er rondrijdt. Dat is precies wat dit voorstel beoogt: de oorsprong van het probleem achterhalen en oplossingen voorstellen die het bovengrondse verkeer sterk terugdringen, de openbare ruimte herverdelen ten bate van de zwakke weggebruikers en zo de levenskwaliteit verbeteren in een zone waarvan de aantrekkelijkheid als commercieel en toeristisch uithangbord van Brussel alle aandacht verdient.

#### *De Brusselse tunnels*

De Brusselse tunnels vormen een geheel van kunstwerken aangelegd voor de Wereldtentoonstelling van 1958. In die tijd was de auto koning en vond men het een goed idee om stadssnelwegen aan te leggen waarlangs bezoekers uit Vlaanderen en Wallonië in één ruk, zonder hinderlijke stoplichten, tot op de Grote Markt konden rijden. Die tijd ligt gelukkig achter ons. Vandaag is het beter bezoekers ertoe aan te zetten hun voertuig zo ver mogelijk van het stadscentrum achter te laten, dichtbij een station of op een overstapparking. Het is echter vanzelfsprekend dat de hoofdstad voor alle vervoersmodi toegankelijk moet blijven, inclusief voor motorvoertuigen, met name via een goed ontworpen tunnelnetwerk dat rekening houdt met de gewenste hiërarchie van de wegen en de beoogde herverdeling van een deel van de bovengrondse openbare ruimte ten voordele van de actieve vervoersmodi. Deze tunnels worden soms bekritiseerd voor hun aanzuigeffect op auto's, maar ze moeten wel deze rol spelen, want ze concentreren het verkeer op daarvoor bestemde, aparte wegen. Zo verlagen ze de druk op het bovengrondse wegennet en maken ze ruimte vrij voor fietspaden en voetgangerszones. Daardoor kan de vervuiling worden teruggedrongen en de verkeersveiligheid vergroot, aangezien auto's en fietsers meer van elkaar gescheiden worden.

In 2016 was er het schandaal van de tunnels die door opeenvolgende meerderheden slecht waren onderhouden. Een bijzondere commissie van het Brussels Parlement boog zich toen over ieders verantwoordelijkheid in die kwestie en formuleerde ook een reeks vaststellingen en aanbevelingen. Die hadden eerst en vooral tot doel de veiligheid in de bestaande tunnels te herstellen en een investeringsprogramma op te zetten voor de renovatie ervan, maar wilden ook de basis leggen voor een bredere denkoefening

bien réel: les voitures sont à l'arrêt, les motos aussi et les vélos ne possédant pas de piste cyclable sont donc bloqués derrière les deux premiers, quand ils ne décident pas d'emprunter le trottoir, mettant alors la sécurité des piétons en danger comme le font parfois certaines trottinettes qui n'osent pas s'aventurer sur la chaussée embouteillée. De plus, si un véhicule est à l'arrêt sur les bandes de circulation, les usagers sont obligés d'emprunter les bandes réservées aux trams malgré les plots en pierre qui jouxtent le site propre, mettant en danger la sécurité de tous et dégradant la vitesse commerciale des véhicules de la STIB.

Il est dès lors intéressant de s'interroger sur les raisons qui expliquent l'engorgement de l'axe et la provenance du trafic. C'est précisément l'objet de la présente proposition, qui entend analyser la source du problème et proposer une série de solutions qui permettraient de diminuer fortement le trafic en surface, de répartir l'espace public au profit des usagers faibles et, ce faisant, de travailler à améliorer la qualité de vie sur une zone dont l'attrait doit constituer une priorité en termes de vitrine commerciale et touristique à Bruxelles.

#### *Les tunnels bruxellois*

Le réseau de tunnels bruxellois est un ensemble d'ouvrages d'art qui a été créé en vue de l'Exposition universelle de 1958. À cette époque, l'automobile était reine et il avait été jugé opportun de créer des autoroutes urbaines qui pouvaient amener les visiteurs wallons et flamands depuis leur région jusqu'à la Grand Place sans devoir s'arrêter à un feu. Cette époque est heureusement révolue et il est utile désormais de convaincre ces visiteurs d'abandonner leur véhicule le plus en amont du centre-ville, à proximité d'une gare ou dans un parking de délestage. Il est cependant évident que la capitale doit rester accessible à tous les modes de transport, en ce compris les véhicules motorisés, notamment via un réseau de tunnels bien pensé en tenant compte d'une hiérarchisation des voiries et de la volonté de redistribuer une part de l'espace public en surface au bénéfice des modes de déplacement actifs. Voilà pourquoi ces tunnels, qui sont parfois décriés comme des «aspérateurs à voitures», ont un rôle d'aspirateur à jouer puisqu'ils concentrent le trafic sur des axes dédiés et séparés. Ils permettent alors de limiter l'emprise de la circulation sur le réseau de surface et de libérer de l'espace pour créer des pistes cyclables ou des piétonniers. Ce faisant, il est possible de limiter la pollution et d'améliorer la sécurité routière puisque voitures et vélos ne se croisent plus inutilement.

En 2016 éclatait le scandale lié à l'entretien des tunnels par les majorités successives. S'est alors tenue une commission spéciale au Parlement bruxellois, qui a tenté de faire la lumière sur les responsabilités de chacun, mais qui a également dressé une série de constats et de recommandations. Le but était alors de rétablir prioritairement la sécurité dans les ouvrages existants, de mettre sur pied un programme d'investissement en vue de leur rénovation, mais aussi de poser les jalons d'une

over de toekomst van de Brusselse tunnels. Dat is trouwens de strekking van aanbeveling 13 van het ‘voorstel van vaststellingen en aanbevelingen betreffende de staat van de Brusselse tunnels’, aangenomen door het parlement op 29 april 2016<sup>1</sup>. Daarin staat de volgende overweging: “Hoe kunnen de tunnels beter bijdragen tot de mobiliteit en de levenskwaliteit in de stad? Moeten we tunnels behouden, afschaffen, bouwen om de mobiliteit in Brussel te garanderen? Er mag geen enkel taboe zijn en de levenskwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars moeten centraal staan.”.

De reflectie die we op gewestelijk niveau moeten voeren mag dus niet door taboes worden beperkt. Ze moet zich laten leiden door de doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) en het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en moet gericht zijn op een eerlijkere, veiligere en efficiëntere verdeling van de openbare ruimte ten voordele van alle vervoersmodi.

#### *De aanleg van een nieuwe tunnel*

De mobiliteitsproblemen die de Louizaflessenhals verlammen, zijn hierboven uiteengezet. Wat zijn daar nu de oorzaken van? Om te beginnen is de weg op die plaats niet erg breed en neemt de aparte trambeding, die broodnodig is voor een vlotte doorstroming van trams 92, 93 en 8, er al een flink stuk van in beslag. Het drukke voetgangersverkeer, dat samenhangt met de aanwezigheid van de vele winkels, vergt dan weer voldoende brede trottoirs aan weerszijden van de weg. Zo blijft er de facto nog maar weinig plaats over voor autoverkeer.

Een aanzienlijk deel van het verkeer verloopt echter langs de grote verkeersaders gevormd door de Louizalaan, de Guldenvlietlaan en de Waterloolaan. Heel veel autobestuurders maken dagelijks gebruik van de tunnels onder het Stefaniaplein, de Louizaflessenhals en het Louizaplein. Via die tunnels kunnen ze zich in beide richtingen verplaatsen tussen de Louizalaan en de Naamsepoort, maar hetzelfde is niet mogelijk voor verplaatsingen tussen de Louizalaan en de Hallepoort of het Zuidstation. Voor dat traject moeten ze de tunnels verlaten en, als ze van de Hallepoort of het Zuidstation komen, via de Louizarotonde de Louizaflessenhals nemen; of, als ze van de Louizalaan komen en richting Hallepoort of Zuidstation willen, de Poelaertrottonde oprijden. Dat zorgt voor een aanzienlijke, vermijdbare bovengrondse verkeersstroom.

Hier lijkt een nieuwe tunnel een toekomstgerichte oplossing. Voor de Louizaflessenhals is die mogelijkheid trouwens in 2015 onderzocht in een mobiliteitsstudie die voortbouwde op gegevens uit een vertrek-aankomstenquête van 2013 die betrekking had op 28 punten uit een zone die de kruispunten Louiza, Naamsepoort en Troon omvatte. De

réflexion globale sur l’avenir des tunnels à Bruxelles. C’est d’ailleurs l’objet de la recommandation n° 13 de la proposition de constats et de recommandations relatifs à l’état des tunnels bruxellois adoptée par le Parlement le 29 avril 2016<sup>1</sup>. Celle-ci s’interrogeait d’ailleurs en ces termes: «Comment les tunnels peuvent mieux contribuer à la mobilité et à la qualité de vie dans la ville? Devons-nous conserver, supprimer, construire des tunnels afin de garantir la mobilité à Bruxelles? Il ne doit y avoir aucun tabou et la qualité de vie et la santé des Bruxellois doivent occuper une position centrale.».

La réflexion qui doit être menée à l’échelle de la Région ne peut donc s’accommoder de tabous, elle doit être dirigée par les objectifs qui sous-tendent le Plan régional de mobilité et le Plan régional de développement durable et viser à une répartition plus juste, plus sûre et plus efficace de l’espace public au bénéfice de l’ensemble des modes de déplacement.

#### *La création d’un nouveau tunnel*

Les problèmes de mobilité qui paralysent le goulet Louise ont été développés en amont de la présente proposition. Il reste à en identifier les causes. Premièrement, la voirie n’est pas très large et l’existence du site propre, indispensable à la bonne circulation des trams 92, 93, et 8, nécessite déjà un espace important. La circulation piétonne, liée au caractère commercial de la zone, nécessite quant à elle des trottoirs suffisamment larges des deux côtés de l’artère. Cela laisse, dans les faits, peu de place à la circulation automobile.

Un trafic important est cependant drainé par les axes majeurs que sont l’avenue Louise, l’avenue de la Toison d’Or et le boulevard de Waterloo. Une grande partie des automobilistes empruntent quotidiennement les tunnels situés en dessous de la place Stéphanie, du goulet Louise et de la place du même nom. Les tunnels permettent alors aux automobilistes de rejoindre l’avenue Louise depuis la Porte de Namur ou bien la Porte de Namur depuis l’avenue Louise, mais ils ne permettent pas aux automobilistes provenant de la Porte de Hal/gare du Midi de rejoindre l’avenue Louise ou à ceux venant de l’avenue Louise de se diriger vers la Porte de Hal/gare du Midi. Ces deux dernières catégories d’automobilistes doivent sortir des tunnels pour continuer leur chemin, en empruntant le rond-point Louise puis le goulet Louise pour les premiers ou le rond-point Poelaert pour les seconds. Cela génère un flux important de trafic en surface, trafic qui pourrait être évité.

Un nouveau tunnel peut s’avérer dans ce cas être une solution d’avenir. Concernant le goulet Louise, la possibilité de créer un nouveau tunnel a d’ailleurs été étudiée en 2015. Cette étude de mobilité se basait sur une enquête origine/destination réalisée en 2013 qui portait sur 28 points situés à l’intérieur d’une zone incluant

<sup>1</sup> A-308/1 – 2015/2016: voorstel van vaststellingen en aanbevelingen betreffende de staat van de Brusselse tunnels.

<sup>1</sup> A-308/1 – 2015/2016: proposition de constats et de recommandations relatifs à l’état des tunnels bruxellois.

conclusies toonden duidelijk het voordeel van zo'n tunnel aan wat de verschuiving van verkeer betreft. De aanleg van een tunnelverbinding tussen de Louizalaan en de Hallepoort zou het verkeer op dat traject met 15 % kunnen terugdringen, en een tunnelverbinding tussen de Hallepoort en de Stefaniatunnel zou 24 % bovengronds verkeer kunnen uitsparen, ten bate van de zwakke weggebruikers, alsook van de handelsactiviteit en de levenskwaliteit in deze buurt. De aanleg van die verbindingen zou vijf tot zes jaar duren, waar dan nog de voorbereiding van de werken bovenop komt, dus in totaal een kleine tien jaar.

Voormalig minister van Mobiliteit Pascal Smet had het over een bedrag van 70 miljoen euro. Dat was een kostenraming voor de aanleg van de twee ontbrekende tunnelverbindingen onder de Louizaflessenhals en de renovatie van de Louiza- en de Stefaniatunnel en de bestaande verbindingen. In de haalbaarheidsstudie werd de kostprijs voor het geheel van dit project, exclusief belastingen, op een bedrag tussen 73,6 en 99,1 miljoen euro geraamd, waarvan 20,9 tot 28,6 miljoen euro voor de verbinding tussen de Kleine Ring en de Stefaniatunnel in de richting Ter Kameren en 22,4 tot 30,6 miljoen euro voor de verbinding tussen de Stefaniatunnel en de Kleine Ring in de richting van de Hallepoort, aangevuld met de overdekking van de snelle rijgedeelten tussen de Louiza- en de Naamsepoorttunnel enerzijds en tussen de Naamsepoort- en de Troontunnel anderzijds, alsook een uitbreiding van de ondergrondse parking aan beide poorten. In 2020 verklaarde minister Elke Van den Brandt dat de verkeersdruk in de Louizaflessenhals dankzij de twee nieuwe verbindingen naar schatting dagelijks gemiddeld 30 % lichter zou worden. Een geactualiseerde analyse van de haalbaarheid en de kostprijs zou het (de) meest geschikte scenario('s) moeten bepalen.

Het uit te trekken bedrag en de verwachte duur van de werken zijn inderdaad aanzienlijk. Over dit soort project moet natuurlijk worden nagedacht in een visie op de heraanleg van de gehele zone. De heraanleg van de Louizaflessenhals moet worden gezien in samenhang met de heraanleg van de omliggende verkeersassen, zoals de Louizalaan, de Waterloolaan en de Guldenbieslaan. Het genoemde bedrag mag dan hoog zijn, het moet worden afgezet tegen de rechtstreekse en onrechtstreekse voordelen die uit de aanleg van de tunnels zouden voortvloeien. De indieners van dit voorstel pleiten er bovendien voor dat de overheid voor grootschalige, toekomstgerichte projecten als dit op zoek gaat naar alternatieve financieringsvormen zoals publiek-private samenwerking (PPS) of leningen bij Europese instellingen zoals de Europese Investeringsbank (EIB).

In het licht van de deze uitdagingen moet de kans die dit project biedt om meerdere redenen aangegrepen worden. Ten eerste zou de aanleg van die verbinding de opstoppingen in de Louizaflessenhals verminderen, wat de vervuiling doet afnemen. Ten tweede wordt het hierdoor gemakkelijker een grondige heraanleg te plannen van deze flessenhals, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Ten derde draagt de scheiding van de drukke

les carrefours Louise, Porte de Namur et Trône. Les conclusions étaient édifiantes quant aux bénéfices en termes de report de trafic. La création d'une bretelle en tunnel entre l'avenue Louise et la Porte de Hal permettrait d'y réduire la charge de trafic de 15 % et la création d'une bretelle reliant le tunnel Porte de Hal au tunnel Stéphanie pourrait signifier un gain de 24 % du trafic en surface, au bénéfice des usagers faibles comme du commerce et de la qualité de vie dans la zone. Cette construction devait prendre cinq à six ans, à quoi il faut ajouter la préparation du chantier, soit un peu moins de dix ans.

Un montant de 70 millions d'euros avait été avancé par l'ancien ministre de la Mobilité Pascal Smet. Il s'agirait d'un montant moyen estimé pour la construction des deux bretelles manquantes sous le goulet Louise, mais aussi pour la rénovation des tunnels Louise et Stéphanie et des bretelles de connexion existantes. Ce chantier global serait estimé, hors taxes, à un montant oscillant entre 73,6 et 99,1 millions d'euros, dont 20,9 à 28,6 millions pour la bretelle connectant la Petite ceinture et le tunnel Stéphanie en direction du Bois de la Cambre, et 22,4 à 30,6 millions pour la bretelle connectant le tunnel Stéphanie et la Petite ceinture en direction de la Porte de Hal. L'étude de faisabilité comprenait par ailleurs la couverture des voies rapides entre les tunnels Louise et Porte de Namur, d'une part, et les tunnels Porte de Namur et Trône, d'autre part, ainsi qu'une extension du parking souterrain des 2 Portes. D'après la ministre Elke Van den Brandt en 2020, l'allègement de la charge de trafic dans le goulet Louise grâce aux deux nouvelles bretelles serait estimé à une moyenne journalière de 30 %. Une analyse actualisée de faisabilité et des coûts devrait déterminer le(s) scénario(s) le(s) plus opportun(s).

Il est évident que le montant à débloquer reste conséquent, tout comme le délai de réalisation. Ce type de projet nécessite naturellement de le réfléchir dans le cadre d'un réaménagement global de la zone. Le réaménagement du goulet Louise doit évidemment se concevoir en parallèle du réaménagement des axes à proximité, comme celui de l'avenue Louise, du boulevard de Waterloo ou de l'avenue de la Toison d'Or. Le montant évoqué, qui peut sembler important, doit se voir au regard des bénéfices directs et indirects que la création d'un tunnel induirait. De plus, les auteurs de la présente proposition plaident pour que dans le cadre de projets d'avenir et d'envergure comme celui-ci, les pouvoirs publics soient invités à rechercher des formes de financement alternatives comme le recours au partenariat public-privé (PPP) ou la contraction de prêts auprès d'institutions européennes pertinentes comme la Banque européenne d'investissement (BEI).

Ce projet, au regard des défis évoqués, est en réalité une opportunité, pour plusieurs raisons. Premièrement, la création de cette bretelle permettrait de réduire l'encombrement du goulet Louise, ce qui limiterait la pollution. Deuxièmement, cela permettrait d'envisager plus sereinement un réaménagement du goulet en augmentant l'espace dédié aux vélos et aux piétons. Troisièmement, la séparation des flux importants

autoverkeersstromen bij tot de in het Gewestelijk Mobiliteitsplan bepaalde doelstellingen van verschuiving van verkeer en scheiding van vervoersmodi. Ten vierde zou die verschuiving de levenskwaliteit van een hele wijk verbeteren, ten bate van bewoners en handelaars, alsook van de klanten en de vele toeristen die er graag rondwandelen.

De bedragen zijn dus hoog, maar heel acceptabel als we rekening houden met de potentiële winst die ze met zich meebrengen. We zien dus dat deze toekomstgerichte oplossing, die we binnen een redelijke termijn tot stand kunnen brengen, een heel aanvaardbare kostprijs heeft. Tegenover de impact van de vijf jaar durende werken op de omwonenden en de handelaars staat natuurlijk wel de volledige heraanleg van de buurt rond de Louizaflessenhals. We moeten dit project aangrijpen als een kans om de mobiliteitsplannen voor de hele buurt op een samenhangende manier te herzien, zodat de heraanleg op alle punten dezelfde doelstelling dient: opnieuw ruimte geven aan actieve vervoersmodi en automobilisten in staat stellen zich vlotter te verplaatsen zonder het bovengrondse wegennet nodeloos te belasten. De voetgangersvriendelijkheid moet centraal staan in de toekomstplannen voor de Louizaflessenhals en de Louizalaan. De voetgangers- en fietsersverplaatsingen moeten bovengronds op een aangename en veilige manier verlopen, maar die ambitie noodzaakt een volledige en efficiënte herverdeling van de openbare ruimte. Die herverdeling is volgens de indieners pas mogelijk als we een nieuwe tunnel aanleggen, een tunnel die de levenskwaliteit echt verbetert en zal zorgen voor vlotter autoverkeer, veiliger verkeer voor alle vervoersmodi en minder geluids- en luchtvervuiling.

d'automobilistes participe aux objectifs de report du trafic et de séparation des modes de déplacement prévus par le PRM. Quatrièmement, ce report améliorerait la qualité de vie d'un quartier tout entier, au bénéfice des habitants, des commerçants, des clients comme des nombreux touristes qui aiment y déambuler.

Les montants sont conséquents mais, au regard des bénéfices potentiels, ils restent largement acceptables. On s'aperçoit dès lors que bâtir cette solution d'avenir, dans un délai raisonnable, représente ici un coût mesuré. L'impact sur les riverains et les commerçants d'un chantier qui devrait durer cinq ans en termes de travaux est ici aussi mitigé par le réaménagement complet de la zone qui entoure le goulet Louise. L'opportunité de revoir les plans de mobilité de manière cohérente à l'échelle de la zone doit être saisie afin de proposer des aménagements qui partagent tous le même objectif : redonner de l'espace aux modes de déplacement actifs et permettre aux automobilistes de se déplacer de manière plus fluide sans encombrer inutilement le réseau de surface. La question de la marchabilité doit être centrale lorsque l'on envisage l'avenir du goulet Louise comme celui de l'avenue éponyme. Les déplacements pédestres et cyclistes doivent se faire en surface de manière agréable et sécurisée, mais cette ambition appelle nécessairement à une redistribution totale et efficace de l'espace public. Cette redistribution, plaident les auteurs de la présente proposition, n'est possible que si on crée un nouveau tunnel, tunnel de qualité de vie, qui permettra de fluidifier le trafic automobile, de sécuriser la circulation des différents modes et de limiter la pollution sonore et de l'air.

Anne-Charlotte d'URSEL (FR)  
David WEYTSMAN (FR)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### **tot aanleg van een tunnel tussen de Hallepoort en de Louizalaan om de levenskwaliteit te verbeteren**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende de doelstellingen van *modal shift*, verschuiving van verkeer en scheiding van vervoersmodi zoals bepaald in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) en het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO);

Overwegende de conclusies van de bijzondere commissie over de staat van de Brusselse tunnels en aanbeveling 13 uit haar “voorstel van vaststellingen en aanbevelingen betreffende de staat van de Brusselse tunnels”, aangenomen door het Brussels Parlement in plenaire zitting op 29 april 2016;

Overwegende de aanzienlijke impact van de opstoppingen veroorzaakt door het autoverkeer in de Louizaflessenhals op de andere vervoersmodi en de zwakke weggebruikers, meer bepaald motorrijders, fietsers en voetgangers, zowel wat vervuiling als wat veiligheid betreft;

Overwegende de grote aantrekkingskracht van de handelszaken in deze zone en het feit dat die handelszaken een gewestelijk, nationaal en internationaal visitekaartje vormen voor Brussel;

Overwegende dat de gehele zone binnenkort grondig heraangelegd wordt en dat het aangewezen is de mobiliteitsplannen die daarop betrekking hebben op een samenhangende manier te herzien;

Overwegende dat de aanleg van een tunnelverbinding tussen de Louizalaan en de Hallepoort de verkeersdruk aldaar met 15 % zou kunnen terugdringen en de aanleg van een tunnelverbinding tussen de Hallepoort en de Stefaniatunnel 24 % bovengronds verkeer zou kunnen uitsparen, ten bate van de zwakke weggebruikers, alsook van de handelsactiviteit en de levenskwaliteit in de zone;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- de mogelijkheid te onderzoeken onder de Louizaflessenhals een tunnelverbinding tussen de Hallepoorttunnel en de Stefaniatunnel aan te leggen om de levenskwaliteit te verbeteren;
- te starten met de heraanleg van de Louizaflessenhals en er een veilige en kwalitatieve ruimte van te maken ten bate van de actieve vervoersmodi;
- te overwegen de heraanleg van de Guldenvlieslaan te koppelen aan de heraanleg van zowel het Louiza- en het Stefaniaplein als van de Louizaflessenhals.

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

### **visant à créer un tunnel de qualité de vie entre la Porte de Hal et l'avenue Louise**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant les objectifs de report modal, de report du trafic et de séparation des modes de déplacement qui figurent dans le Plan régional de mobilité et dans le Plan régional de développement durable;

Considérant les conclusions de la commission spéciale sur l'état des tunnels bruxellois et sa recommandation n° 13 de la proposition de constats et de recommandations relatifs à l'état des tunnels bruxellois, adoptée en séance plénière du Parlement bruxellois le 29 avril 2016;

Considérant l'impact considérable de l'encombrement lié au trafic automobile dans le goulet Louise sur les autres modes de déplacement et les usagers faibles, notamment les motos, vélos et piétons, en termes de pollution comme de sécurité;

Considérant l'attrait commercial important de la zone concernée et de la vitrine régionale, nationale et internationale que représentent les commerces qui s'y situent pour l'image de Bruxelles;

Considérant que la zone dans son ensemble va connaître prochainement un réaménagement de grande ampleur et qu'il convient de revoir les plans de mobilité qui la concernent de manière cohérente;

Considérant que la création d'une bretelle en tunnel entre l'avenue Louise et la Porte de Hal permettrait d'y réduire la charge de trafic de 15 % et que la création d'une bretelle reliant le tunnel Porte de Hal au tunnel Stéphanie pourrait signifier un gain de 24 % du trafic en surface au bénéfice des usagers faibles comme du commerce et de la qualité de vie dans la zone;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- d'étudier la possibilité de créer sous le goulet Louise un tunnel de qualité de vie entre le tunnel Porte de Hal et le tunnel Stéphanie;
- de procéder au réaménagement du goulet Louise afin d'y développer un espace sûr et qualitatif au bénéfice des modes actifs de déplacement;
- d'envisager de coupler le réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or avec celui des places Louise et Stéphanie ainsi que du goulet Louise.

Anne-Charlotte d'URSEL (FR)  
David WEYTSMAN (FR)