



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

05-11-2003

Après-midi

woensdag

05-11-2003

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders en Spirit</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>
<i>PLEN</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>	<i>PLEN</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>
<i>COM</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>	<i>COM</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicatie@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Question et interpellation jointes de	1
- M. François-Xavier de Donnée à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "l'aménagement éventuel d'un tunnel routier sous l'avenue de Cortenbergh et le rond point Schuman" (n° 301)	1
- Mme Marie Nagy à la vice-premier ministre et ministre de la Justice sur "la construction d'un tunnel en dessous de l'avenue Cortenberg dans le cadre de l'accord de coopération" (n° 61)	1
<i>Orateurs: François-Xavier de Donnée, Marie Nagy, Laurette Onkelinx, vice-première ministre et ministre de la Justice</i>	

INHOUD

Samengevoegde vraag en interpellatie van	1
- de heer François-Xavier de Donnée aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "de mogelijke aanleg van een autotunnel onder de Kortenberglaan en het Schumanrondpunt" (nr. 301)	1
- mevrouw Marie Nagy tot de vice-eerste minister en minister van Justitie over "de aanleg van een tunnel onder de Kortenberglaan in het raam van het samenwerkingsakkoord" (nr. 61)	1
<i>Sprekers: François-Xavier de Donnée, Marie Nagy, Laurette Onkelinx, vice-eerste minister en minister van Justitie</i>	

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 5 NOVEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 5 NOVEMBER 2003

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.04 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.04 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question et interpellation jointes de

- M. François-Xavier de Donnée à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "l'aménagement éventuel d'un tunnel routier sous l'avenue de Cortenberg et le rond point Schuman" (n° 301)

- Mme Marie Nagy à la vice-premier ministre et ministre de la Justice sur "la construction d'un tunnel en dessous de l'avenue Cortenberg dans le cadre de l'accord de coopération" (n° 61)

01 Samengevoegde vraag en interpellatie van

- de heer François-Xavier de Donnée aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "de mogelijke aanleg van een autotunnel onder de Kortenberglaan en het Schumanrondpunt" (nr. 301)

- mevrouw Marie Nagy tot de vice-eerste minister en minister van Justitie over "de aanleg van een tunnel onder de Kortenberglaan in het raam van het samenwerkingsakkoord" (nr. 61)

01.01 François-Xavier de Donnée (MR): Monsieur le président, madame la ministre, d'abord, sachez que je me réjouis du fait que vous avez repris une des idées maîtresses des axes directeurs que j'avais publiés en avril 2002, concernant l'aménagement du quartier européen, à savoir la mise en tunnel de la circulation passant par l'avenue de Cortenberg et le rond-point Schuman.

Apparemment, vous l'avez d'ailleurs fait avec beaucoup de fermeté, ce dont je me réjouis d'autant plus. En effet, vous avez déclaré le 6 octobre 2003 à un journal: "J'ai demandé à la direction de mon administration de l'Infrastructure et des Transports d'étudier la possibilité de mettre rapidement l'ensemble de cette circulation en souterrain, de la sortie Reyers à hauteur de la rue du Noyer jusqu'à la rue de la Loi, afin que tant l'avenue de Cortenberg que le rond-point Schuman soient rendus aux habitants du quartier, piétons, cyclistes et transports publics".

Le but ne doit certainement pas être d'amener davantage de voitures en ville, mais de faire disparaître celles qui tuent actuellement la convivialité d'une partie importante du quartier européen où il n'y a d'ailleurs pas que des institutions européennes mais aussi des logements, des commerces de proximité, etc.

Je me suis rendu à la Région bruxelloise pour savoir ce qu'avait déjà fait le DIT, l'ancienne MCI. En fait, le DIT a envoyé, il y a deux ou trois semaines, des plans modificatifs aux permis d'urbanisme introduits

01.01 François-Xavier de Donnée (MR): Het verheugt me dat u een van de hoofdideeën van de krachtlijnen die ik inzake de ontwikkeling van de Europese wijk heb uitgewerkt, namelijk de aanleg van een autotunnel onder de Kortenberglaan en het Schumanplein, heeft overgenomen. Van de zijde van het Brussels Gewest heeft de directie Infrastructuur en Openbaar Vervoer (DIOV, het voormalige MVI) wijzigingsplannen ingediend voor de stedenbouwkundige plannen. Daardoor kunnen wijzigingen worden aangebracht zonder dat een onderzoeksprocedure moet worden opgestart. Door deze wijzigingen die enkele weken geleden werden aangebracht vervalt de mogelijkheid van een wegvergunning. Heeft u de stad Brussel op andere gedachten kunnen brengen? Ze heeft meer dan een jaar tijd doen verliezen bij de uitvoering van een project dat

dans le cadre de la procédure de l'article 152quater, qui permettraient au gouvernement d'effectuer des modifications sans recommencer la procédure d'enquête, tant au point de vue de l'urbanisme qu'au point de vue des permis d'environnement. La Région m'indique que ces modifications introduites par le DIT voici quelques semaines – rien d'autre ne lui serait parvenu jusqu'à hier – suppriment la possibilité de prévoir un permis routier ; du moins formellement, car je sais que, dans les faits, les ingénieurs pourront bien sûr corriger : il ne s'agit que de 1 mètre ou 1,5 mètres de largeur au maximum, facile à "arranger".

Il vaut mieux que les choses soient claires. Je voudrais donc savoir si vous êtes parvenue à faire changer d'avis la ville de Bruxelles. Cette dernière a, en effet, fait perdre plus d'un an concernant la délivrance du permis d'urbanisme relatif au tunnel Schuman-Josaphat en s'opposant de façon tout à fait irresponsable et capricieuse à un projet qui avait, à l'époque, eu l'aval de la Région. Avez-vous pu ramener à la raison le collègue de la ville de Bruxelles? Avez-vous demandé à votre administration de changer les plans modificatifs de façon à ce que l'on puisse, comme je le souhaite, donner une suite utile à votre prise de position en la matière?

Je peux d'ores et déjà vous dire que la Région ne délivrera pas de permis sans vous avoir laissé le temps d'introduire de nouveaux plans modificatifs de façon à ce que le travail de votre administration soit en conformité avec vos déclarations tout à fait opportunes et courageuses en la matière.

01.02 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, voilà qui clarifie les enjeux! Madame la ministre, comme mon collègue l'a signalé, vous avez, tant à la presse qu'en réponse à une interpellation de ma part, réaffirmé votre attachement au tunnel routier sous l'avenue de Cortenbergh. Afin de mieux comprendre les enjeux, il est intéressant de rappeler l'historique plus longuement que ne l'a fait M. de Donnée.

A la fin des années 1980, la conception du trafic est extrêmement traditionnelle. On espère qu'en réalisant des infrastructures routières, des espaces seront dégagés pour les habitants et la circulation urbaine. Ainsi a-t-il été décidé de construire un tunnel souterrain sous l'avenue de Cortenbergh pour permettre de sortir de la ville vers Liège, depuis la rue Belliard.

On s'accorde sur le fait que l'entrée dans la ville restera en surface à partir du square Jamblinne de Meux afin de maîtriser et de limiter la pénétration du trafic routier dans Bruxelles. Il s'agit donc d'un compromis selon lequel le trafic sortant s'effectuera par le tunnel alors que la pénétration du trafic vers la ville devra, elle, être maîtrisée.

Dans un deuxième temps, il a été décidé d'ajouter un tunnel ferroviaire au tunnel qui existait déjà sous le quartier du square, tunnel qui devait permettre d'améliorer le développement du réseau ferroviaire et la mise en œuvre du système du RER.

Le réseau RER intègre ce tunnel dans son schéma d'exploitation. Le ministre des Communications a déposé une demande de permis pour la réalisation de ce tunnel en mai 2001 à la Région bruxelloise. Au cours de la même année, le gouvernement fédéral, sous l'impulsion d'Isabelle Durant, réalise le schéma directeur pour l'ensemble du quartier Léopold-Schuman. Il apparaît au cours de l'étude qu'il serait intéressant de créer une place de l'Europe et de soulager le trafic qui passe au-dessus du rond-point Schuman. La solution qui apparaît comme la plus simple – mais c'est peut-être trop simple! – et la moins

door het Gewest was goedgekeurd. Heeft u uw administratie gevraagd de wijzigingsplannen te wijzigen opdat een gunstig gevolg kan gegeven worden aan uw project?

01.02 Marie Nagy (ECOLO): Onlangs heeft u in de pers en in antwoord op een van mijn interpellaties opnieuw bevestigd dat u gewonnen is voor de oplossing van de autotunnel.

Aan het eind van de jaren 80 werd voor de aanleg van een tunnel onder de Kortenberglaan gekozen. Nadien is men het eens geworden over een bovengrondse invalsweg vanaf het Jamblinne De Meuxplein teneinde het verkeer dat Brussel binnenrijdt te beperken. Die oplossing was een compromis.

Vervolgens wordt beslist een spoorwegtunnel toe te voegen met het oog op de uitbouw van het GEN.

In mei 2001 dient de minister van Verkeer een aanvraag in voor een bouwvergunning. Datzelfde jaar stelt de federale regering een leidraad op voor de Leopold-Schumanwijk. De studie toont aan dat men er baat bij heeft een Europaplein aan te leggen en het verkeer boven de Schuman-rotonde te ontlasten. De eenvoudigste en goedkoopste oplossing bestaat erin het verkeer dat vanuit het oosten

coûteuse – et c'est peut-être là qu'il y a un problème aussi! – est de faire passer le trafic venant du côté est du rond-point, de l'avenue de Cortenbergh, sous le rond-point, pour le faire ressortir rue de la Loi par la trémie située devant le Résidence Palace. La proposition du schéma directeur dont la faisabilité a été démontrée, consiste donc à inverser le sens de la trémie routière située sous l'avenue de la Joyeuse Entrée, le long du Parc du Cinquantenaire. L'entreprise nécessite des travaux délicats mais reste modeste tant au niveau des travaux qu'au niveau du coût.

A l'époque, le ministre-président de la Région, M. de Donnée, a imposé comme condition à la délivrance du permis d'urbanisme du tunnel ferroviaire la réalisation parallèle d'un tunnel routier supplémentaire, ce qui a évidemment créé une réaction de la ville de Bruxelles, qui a introduit un recours contre cette imposition régionale. Après deux ans, la Région a finalement renoncé à cette idée durant l'été 2003, en donnant raison à la Ville. Plus rien ne s'opposait donc à la délivrance par la Région du permis pour le tunnel ferroviaire qu'on attendait depuis deux ans et demi pour faire notamment avancer le RER. Pour des raisons que j'ignore, le permis n'a, à ce jour, pas été délivré.

Madame la ministre, vous avez relancé le débat et vous revenez avec l'option d'un tunnel routier entrant dans la ville, option qui venait d'être abandonnée par la Région.

L'idée de ce tunnel se retrouve ensuite dans les 133 propositions de l'étude Aries présentée à grand renfort de publicité par le premier ministre et le ministre-président de la Région bruxelloise.

Vous relancez, madame la ministre, un débat et bloquez à nouveau la construction du tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat que l'on attend depuis deux ans et demi.

Le budget pour la réalisation du tunnel routier n'est pas établi. Mais nous pouvons déjà estimer qu'il représentera une partie considérable de l'accord de coopération, ce au détriment d'autres projets.

Une solution simple et efficace existe. Son l'objectif rencontre partiellement celui que vous dites rechercher, à savoir alléger le trafic du rond-point Schuman. Dès lors, pourquoi ne pas la retenir?

On se retrouve dans une logique de liaisons routières directes du quartier européen avec les quartiers des agents des institutions européennes qui entre en concurrence avec le réseau ferroviaire qui sera réalisé au même endroit.

Vous souhaitez privilégier l'automobile au détriment du train ou du RER.

Madame la ministre, je souhaiterais savoir si vous maintenez ce projet. Dans l'affirmative, comment justifiez-vous ce choix? Pourquoi ne pas privilégier la réalisation du RER dont on sait que l'équilibre financier dépend de la capacité d'avoir un transfert modal? En effet, le RER ne pourrait être en équilibre financièrement que s'il existe un réel transfert modal et non une augmentation de la capacité routière. Cette question me semble intéressante si je me réfère à la manière dont la philosophie générale de l'accord de coopération a pu être modifiée lors de la législature précédente: plus urbaine, plus diffuse dans l'amélioration de l'espace public de qualité en faveur des piétons, des transports publics, d'une réduction de la pollution, donc d'une amélioration de la qualité de vie des Bruxellois et des navetteurs qui travaillent dans ce quartier. Je serai intéressée de connaître votre point de vue sur cette question.

komt, een doorgang te geven onder de rotonde en weer bovengronds te laten komen in de Wetstraat. De minister-president van het Gewest, de heer de Donnée, stelde indertijd als voorwaarde voor de afgifte van de vergunning voor de spoorwegtunnel dat er tegelijkertijd een bijkomende tunnel zou worden aangelegd voor het wegverkeer. De Stad Brussel ging tegen deze eis in beroep en het Gewest zag er in 2003 van af. Niets staat de afgifte van de vergunning voor de spoorwegtunnel dus nog in de weg, maar tot op vandaag is dit niet gebeurd.

U hebt het debat weer aangezwengeld en u doet opnieuw het voorstel om een tunnel aan te leggen voor het verkeer dat de stad binnenkomt. Het Gewest zag echter reeds af van deze optie. Zo brengt u de verwezenlijking van het project in gevaar. In uw gedachtegang heeft de auto de bovenhand op de trein en het GEN. Blijft u daarin volharden? Het GEN kan namelijk alleen zijn rentabiliteit bewijzen indien er werkelijk een modale verschuiving plaatsvindt en niet indien de wegcapaciteit wordt uitgebreid.

01.03 **Laurette Onkelinx**, ministre: Monsieur le président, comme M. de Donnée et Mme Nagy l'ont rappelé, j'ai effectivement demandé à mon administration de lancer des études permettant de choisir le meilleur moyen d'ouvrir une voie à la circulation sous l'avenue de Cortenberg et sous le rond-point Schuman. Pourquoi ai-je pris cette décision? Tout d'abord, parce que je suis convaincue de la nécessité de cette proposition. Elle devra, bien entendu, faire l'objet d'un accord complet entre le fédéral et la région de Bruxelles-Capitale.

Lorsque je propose d'ouvrir une voie à la circulation sous l'avenue de Cortenberg et sous le rond-point Schuman, c'est avant tout pour rendre ce quartier à ses habitants, aujourd'hui littéralement pollués par une circulation insupportable. A cet égard, il faut écouter les habitants de ce quartier qui ont largement applaudi à cette initiative.

Elle constitue, en effet, un pas dans la voie du décloisonnement du quartier européen afin de le rendre à ses habitants, de le rendre plus accessible, plus agréable, en réhabilitant l'espace public et en permettant aux habitants du quartier de se le réapproprier.

C'est ainsi que j'ai été très sensible aux appels du groupe d'animation du quartier européen de la ville de Bruxelles qui est le comité d'habitants de ce quartier.

Par ailleurs, voyez ce qui s'est passé, il y a quelques semaines, lors du sommet européen. Vous n'êtes pas sans savoir que, désormais, tous les sommets européens auront lieu à Bruxelles. Dès lors, il me semble indispensable que la circulation soit le plus possible déviée sous le rond-point Schuman afin que les Bruxellois ne vivent pas les désagréments que de telles réunions occasionnent.

Ce sont les termes même de l'accord bipartite entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale qui prévoient la mise en circulation en sous-sol au rond-point Schuman. Je m'y conforme donc. Potentiellement, trois options existent. Ma préférence va à la proposition visant à créer un nouveau tunnel entrant, situé au-dessus du tunnel ferroviaire et en dessous du tunnel routier sortant existant, suivant l'itinéraire Cortenberg (section Noyer-Schuman) pour rejoindre le tunnel Loi II sous le rond-point Schuman et sortir dans la rue de la Loi. J'attends bien évidemment les résultats de l'étude pour me positionner et examiner si on peut aboutir à un accord sur le sujet.

C'est la raison pour laquelle il a été demandé que l'analyse mise en route comprenne une étude de faisabilité – il s'agit d'une étude préliminaire – des trois alternatives retenues et une étude d'avant-projet de la variante retenue. En ce qui concerne les permis d'urbanisme, je voudrais faire quelques rappels. D'abord, si le permis d'urbanisme a bien déjà été délivré pour la Région de Bruxelles-Capitale concernant la section Archimède-Résidence pour le tunnel ferroviaire, ce n'est pas encore le cas pour la section Archimède-Plasky. Les études relatives à cette section du tunnel ferroviaire n'ont donc pas encore commencé.

Pour répondre à la question précise de M. de Donnée, je signale que mon administration s'est conformée aux trois remarques de la Région telles qu'elles avaient été formulées.

01.04 **François-Xavier de Donnée** (MR): Vous devriez prendre d'urgence contact avec M. Draps pour voir ce qu'il en est exactement. Les décisions de la Région de cet été, sous la pression de la ville de Bruxelles, pour débloquer le dossier – en ne sachant pas quelle décision vous alliez prendre à l'époque – font en sorte que le DIT a

01.03 **Minister Laurette Onkelinx**: Ik heb mijn administratie inderdaad gevraagd te onderzoeken of het verkeer van de Kortenberglaan en de Schumanrotonde ondergronds kon worden afgeleid. Deze oplossing, waarvoor uiteraard zowel federaal als gewestelijk een volledig akkoord is vereist, is in de eerste plaats bedoeld om de wijk terug te geven aan de bewoners, die dit initiatief hebben toegejuicht omdat het beantwoordt aan de oproep van het comité van de bewoners van de Europese wijk van Brussel. In het licht van de organisatie van – voortaan – alle Europese topontmoetingen in Brussel drong zich een oplossing op. Ten slotte stemt het ontwerp overeen met het tweepartijenakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er zijn drie mogelijkheden, maar ik wacht de resultaten van de studie af voor ik een definitief standpunt inneem.

De stedenbouwkundige vergunning voor de spoortunnel werd al uitgereikt voor de sectie "Archimède-Résidence", maar nog niet voor de sectie "Archimède-Plasky". De studies daarover werden nog niet opgestart. Wat de precieze vraag van de heer de Donnée betreft, hield mijn administratie rekening met de drie opmerkingen van het Gewest.

01.04 **François-Xavier de Donnée** (MR): Die de uitreiking van een stedenbouwkundige vergunning onmogelijk maken! Legt u alstublieft het oor te luisteren bij de

introduit une demande de permis modificatif empêchant, en théorie, le permis actuel. Je dis bien en théorie.

heer Draps. De DIOV heeft een aangepaste vergunningsaanvraag ingediend.

01.05 Laurette Onkelinx, ministre: Mon administration ne m'a pas signalé cela mais je vais vérifier.

01.06 François-Xavier de Donnée (MR): Il est urgent que vous preniez contact avec M. Draps afin de voir où en sont les choses.

01.07 Laurette Onkelinx, ministre: Par ailleurs, et c'est la deuxième remarque, il est fort probable que nous devons, au début de l'année prochaine, une fois que l'étude de faisabilité du tunnel routier sera terminée, introduire une demande de permis modificatif pour le tunnel ferroviaire puisque le profil en long en sera changé. Toutefois, cela ne devrait pas poser de problème.

01.07 Minister **Laurette Onkelinx**: Bovendien moet er voor de spoorwegtunnel waarschijnlijk een nieuwe gewijzigde aanvraag worden ingediend. Deze twee elementen doen mij besluiten dat die wijziging de werken aan het GEN geenszins zal vertragen.

Ces deux éléments poussent à conclure que cette modification ne retarderait en rien les travaux du RER, ce à quoi je tiens beaucoup.

U heeft echter gelijk mij te interpellieren over het verband tussen dit initiatief en de verwezenlijking van het GEN. Het GEN is essentieel om Brussel te ontlasten. We hebben de zaken in het verleden te lang laten aanslepen; deze regering wil zich aan een streng tijdschema houden. Bovendien denken wij na over de maatregelen die moeten worden genomen om te garanderen dat het GEN een succes voor Brussel en de Brusselaars wordt. Volgens mij zijn beide ontwerpen niet tegenstrijdig. Door het verkeer dat van de E40 komt ondergronds te leiden, zal het aantal voertuigen niet toenemen. De bedoeling is om maximum het op dit ogenblik bereikte niveau dat bovengronds aanwezig is te evenaren. Mijn diensten zullen dat allemaal bestuderen. Beide ontwerpen zullen parallel worden ingevoerd.

Vous avez raison de m'interpeller sur les liens entre cette initiative et la mise en œuvre du RER. Je suis convaincue de la nécessité de mettre en place le RER afin de désengorger Bruxelles de nombreuses voitures venant des autres régions du pays. Je pense que l'on a trop traîné sous l'ancienne législature et qu'il y a moyen d'accélérer le travail. En tout cas, nous comptons respecter un échéancier strict et cohérent d'investissements en la matière.

De surcroît, nous réfléchissons à l'ensemble des mesures d'accompagnement qu'il faudrait prendre afin de s'assurer que le RER soit un succès pour Bruxelles et pour les Bruxellois. Dans mon esprit, les deux projets ne sont évidemment pas antagonistes. Je ne considère pas qu'une mise en souterrain du trafic venant de l'E40 aura un effet d'aspiration pour de nombreux automobilistes. L'idée n'est évidemment pas de créer un tunnel à 3 bandes mais de s'en tenir en souterrain au maximum à ce qui se fait actuellement en surface. Tout cela sera étudié par mes services. Puisque l'idée est également de profiter du percement du tunnel ferroviaire pour réaliser le tunnel routier, ces deux projets peuvent sans aucun problème se mettre en place parallèlement.

Vous m'avez interrogée sur mon idée et mes déclarations à ce propos. Bien entendu, vous savez qu'il s'agit d'un accord de coopération qui nécessite l'accord de l'ensemble des parties. Afin de parvenir à un accord éventuel, j'ai demandé la réalisation d'une étude à mon administration. C'est ce qui s'est toujours fait; c'est toujours de cette façon-là que l'on a travaillé.

U hebt gevraagd wat ik hiervan denk en wat ik hierover te zeggen heb. U weet uiteraard dat het hier een samenwerkingsovereenkomst betreft waarmee alle partijen akkoord moeten gaan. In het vooruitzicht van een eventueel akkoord, heb ik mijn administratie gevraagd een onderzoek te doen. Dat gebeurt altijd zo; er wordt altijd op die manier gewerkt. Een dergelijke autotunnel onder de Kortenberglaan en de Schumanrotonde is bedoeld om een tunnel voor de wijk aan te leggen, om de buurt terug te geven

Pour conclure, je dis et je répète que l'idée de ce tunnel routier, c'est de rendre un quartier à ses habitants sans créer un nouvel afflux de voitures dans Bruxelles qui n'en a véritablement pas besoin.

01.08 François-Xavier de Donnée (MR): Pour moi, un point doit être très clair : il serait absurde, indépendamment des résultats des études quant à l'opportunité de créer ou non un tunnel routier, de construire un tunnel ferroviaire à une hauteur par rapport au sol telle qu'il n'y aurait plus de possibilité d'y construire un jour un tunnel. La réalisation de ce tunnel routier nécessitera de toutes façons une nouvelle enquête publique, un permis d'urbanisme et un permis d'environnement. Il n'est donc pas question, et cela n'a jamais été l'intention de qui que ce soit, de vouloir créer un tunnel routier sans nouveau permis.

Madame la ministre, il me semble donc très important de veiller à ce que la demande de permis modificatif permette bien cette mesure conservatoire de prévoir une hauteur suffisante entre le toit du tunnel ferroviaire et la chaussée pour permettre d'ajouter éventuellement un tunnel routier, moyennant des études alternatives, etc. C'est à mon sens très important.

Je peux ajouter que le ministre Draps attend un contact avec vous ; en effet, il a bloqué l'affaire suite à vos déclarations et à mes contacts avec lui.

Pour le reste, et Mme Nagy a partiellement raison, il est clair qu'il faut étudier toutes les implications environnementales, "circulatoires" et autres de la création de ce tunnel. De même qu'il peut exister diverses variantes quant à son débouché ; sans entrer dans la technique, ces variantes existent. Mais quelle que soit la solution pour la sortie du tunnel, il convient de maintenir sous l'avenue de Cortenbergh une distance suffisante entre le toit du tunnel et la voirie.

Je me réjouis vivement que Mme la ministre contribue, avec d'autres, à faire triompher le bon sens dans cette ville.

01.09 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, madame la ministre, je pense que vous n'avez pas répondu à l'une de mes questions concernant l'étude portant sur le Quartier Schuman-Léopold. En particulier au sujet de l'utilisation à contre-sens de la trémie, avec des travaux limités, et qui répond au problème que vous posez - à savoir de dégager une partie du trafic de la surface du rond-point Schuman vers le tunnel - mais à un coût tout différent et sans augmenter de manière importante la capacité d'arrivée.

Pourquoi ne considérez-vous pas cette option et vous lancez-vous tout de suite dans les grands travaux? De plus, si je fais le lien avec l'accord de coopération, l'argent que vous injectez là-dedans, vous ne l'injectez pas ailleurs. Pour Bruxelles, je pense qu'il ne s'agit pas d'une bonne chose.

Par ailleurs, l'argument de rendre la rue aux habitants est récurrent depuis toujours pour expliquer les grands travaux d'infrastructure routière. Les tunnels routiers ont toujours été surmontés par des voies accessibles à un trafic équivalent de celui qui est prévu dans les tunnels. En cas de fermeture du tunnel - étudiez le cas du tunnel Léopold II -, les voitures doivent le quitter pour se disperser en surface. Dans la conception du Cortenbergh, comme dans celle du tunnel Léopold II, il est prévu, pour les voitures, le maintien d'une capacité en surface équivalente à celle du tunnel. Cela veut dire que l'on double évidemment la capacité routière. Il s'agit donc d'un choix de développement assez différent de celui que nous pouvons avoir.

aan de bewoners en niet om een nieuwe verkeersstroom te creëren.

01.08 François-Xavier de Donnée (MR): Ik verheug mij over de verklaringen van mevrouw de minister. Ik wil er op wijzen dat het absurd zou zijn om een spoorwegtunnel op een zodanige hoogte te bouwen dat er geen nieuwe tunnel meer zou kunnen worden aangelegd. Anderzijds is het duidelijk dat er een nieuwe stedenbouwkundige vergunning moet worden afgegeven. Er kan hier geen sprake zijn van de aanleg van een autotunnel zonder een nieuwe vergunning. De heer Draps heeft dat dossier geblokkeerd na de verklaringen van mevrouw Onkelinx en nadat ik met hem contact had opgenomen. Men zou zo snel mogelijk met hem opnieuw contact moeten opnemen. Mevrouw Nagy heeft gelijk. Er moeten studies over verscheidene aspecten worden verricht. Er kunnen varianten worden overwogen.

01.09 Marie Nagy (ECOLO): U heeft niet geantwoord op de vraag over de studie betreffende de Leopold-Schumanwijk, die een goedkopere oplossing aandraagt. Hier leg ik een verband met het samenwerkingsakkoord: de middelen die hier worden aangewend, zullen niet elders kunnen worden ingezet.

Het argument om de wijk terug te geven aan de bewoners, wordt steeds weer herhaald. We moeten echter vaststellen dat de bovengrondse wegcapaciteit steeds gelijkwaardig is aan die van de tunnels, wat ook nodig is indien de tunnels worden gesloten. In werkelijkheid komt dit dus neer op een verdubbeling van de wegcapaciteit.

Bovendien betekent dit concurrentie voor het GEN dat het moeilijker zal krieden op het stuk van de modale

Il est aussi clair que l'augmentation de la capacité routière à l'entrée de Bruxelles va pénaliser le transfert modal par rapport au RER. Vous pouvez le retourner comme vous voulez; c'est une offre concurrentielle avec le RER.

Votre système de RER sera donc mis en difficulté et dans le transfert modal et dans le coût. Je fais le rapprochement entre les déclarations du ministre socialiste flamand à la Région bruxelloise, Pascal Smet qui, lui, veut aussi que l'accord de coopération réalise le tunnel routier reliant la grande ceinture, boulevard Général Jacques, à l'autoroute de Namur à Auderghem. Vous, avec le Cortenbergh, la grande alliance avec les penseurs libéraux sur la ville, c'est vraiment le retour des vieilles pensées "tout aux voitures", "tout au béton", "retournons à une conception ancienne de la ville". Je pense que les écologistes ont encore du boulot à faire...

01.10 **Laurette Onkelinx**, ministre: ...les gens peuvent être asphyxiés par les gaz des voitures, je ne suis pas sûre que cela soit très attirant.

01.11 **Marie Nagy** (ECOLO): M. Olivier disait déjà cela dans le temps, M. de Donnée pourra vous le confirmer.

01.12 **François-Xavier de Donnée** (MR): Une étude de l'IBGE montre qu'il est dangereux pour la santé de faire du vélo rue de la Loi! Cette étude existe!

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 14.28 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.28 uur.*

verschuiving en wat de kosten betreft. U vertolkt hier een voorbijgestreefde visie volgens dewelke voor de auto en de wegen alles moet wijken. Er is dus nog veel werk aan de winkel voor de Groenen.

01.10 **Minister Laurette Onkelinx**: U houdt geen rekening met de verstikkende uitlaatgassen van de wagens.

01.11 **Marie Nagy** (ECOLO): Indertijd zei de heer Olivier hetzelfde. De heer de Donnea kan u dat bevestigen.

01.12 **François-Xavier de Donnée** (MR): Uit een onderzoek is gebleken dat het voor de gezondheid gevaarlijk is in de Wetstraat te fietsen.