



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral  
des interpellations  
et des questions**

---

**Commission de la mobilité,  
chargée des transports publics,  
des travaux publics et de la sécurité  
routière**

---

**RÉUNION DU  
MARDI 21 MARS 2023**

---

**SESSION 2022-2023**

---

**Integraal verslag  
van de interpellaties  
en de vragen**

---

**Commissie voor de Mobiliteit,  
belast met het Openbaar Vervoer,  
de Openbare Werken  
en de Verkeersveiligheid**

---

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 21 MAART 2023**

---

**ZITTING 2022-2023**

---

### ***Sigles et abréviations***

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

### ***Afkortingen en letterwoorden***

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
Tél. : 02 549 68 00  
E-mail : [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 00  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**SOMMAIRE**

Question orale de Mme Els Rochette 5

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant l'état des pistes cyclables sur la voirie régionale.

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 7

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant le blocage du chantier du métro 3 sous le palais du Midi.

Demande d'explications jointe de Mme Hilde Sabbe 7

concernant la ligne de métro 3 et les problèmes liés au chantier dans le quartier Stalingrad.

Demande d'explications jointe de M. Youssef Handichi 8

concernant le retard et le coût supplémentaire des travaux du nouveau métro 3.

Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter 8

concernant les travaux d'aménagement de la ligne de métro 3.

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

**INHOUD**

Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette 5

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de toestand van de fietspaden op de gewestwegen.

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 7

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de onderbreking van de werken aan metrolijn 3 onder het Zuidpaleis.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Hilde Sabbe 7

betreffende metrolijn 3 en de problemen bij de werf in de Stalingradwijk.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Youssef Handichi 8

betreffende de vertraging en de extra kosten van de werken aan metrolijn 3.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 8

betreffende de werken aan metrolijn 3.

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

|  |    |  |    |
|--|----|--|----|
| M. Youssef Handichi (PTB)  |    | De heer Youssef Handichi (PTB)   |    |
| Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)  |    | Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)  |    |
| M. Arnaud Verstraete (Groen)   |    | De heer Arnaud Verstraete (Groen)  |    |
| M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)   |    | De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)  |    |
| M. Ibrahim Dönmez (PS)   |    | De heer Ibrahim Dönmez (PS)  |    |
| M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)   |    | De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)  |    |
| Mme Elke Van den Brandt, ministre  |    | Mevrouw Elke Van den Brandt, minister  |    |
| Question orale de Mme Els Rochette   | 49 | Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette  | 49 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, |    |
| concernant le radar tronçon dans le tunnel Annie Cordy.  |    | betreffende de trajectcontrole in de Annie Cordytunnel.  |    |
| Question orale de M. Julien Uyttendaele  | 52 | Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele  | 52 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, |    |
| concernant les emplacements de stationnement liés à des bornes de recharge.  |    | betreffende de parkeerplaatsen met oplaadpalen.  |    |
| Question orale de Mme Anne-Charlotte d’Ursel   | 56 | Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel  | 56 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, |    |
| concernant les recommandations de Brupartners en matière de mobilité.  |    | betreffende de aanbevelingen van Brupartners inzake mobiliteit.  |    |

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

1105 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

1105 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1105 concernant l'état des pistes cyclables sur la voirie régionale.

betreffende de toestand van de fietspaden op de gewestwegen.

1107 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- Ces trois dernières années, le nombre de cyclistes a enregistré une hausse de 65 % dans notre capitale, entre autres grâce à l'augmentation du nombre de pistes cyclables.

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- De laatste jaren merkt de fietsende Brusselaar een sterke stijging op in het aantal nieuw aangelegde fietspaden. Die inspanningen hebben ook het aantal fietsers in onze hoofdstad doen toenemen, met maar liefst 65% in drie jaar tijd. Een aan te moedigen evolutie, die wij toejuichen.

*Malheureusement, un certain nombre de celles-ci sont en piteux état et jonchées de déchets. De plus, les cyclistes sont confrontés au comportement dangereux des autres usagers de la route.*

Het is echter niet enkel noodzaak om fietspaden aan te leggen. Ook de huidige fietspaden kunnen een opknopbeurt gebruiken. We kregen klachten binnen over de erbarmelijke toestand van sommige fietspaden. Neem nu het fietspad langs de Vilvoordse laan. Dat is een echt hindernissenparcours. Rondslingerend glas, spijkers en alles wat tot de verbeelding spreekt, is op die laan te vinden. Fietsbanden kunnen na een tocht op dit fietspad rechtstreeks de vuilnisbak in.

*Enfin, les nouvelles infrastructures cyclables se limitent souvent à un coup de peinture sur la voirie.*

Dat is spijtig genoeg ook het geval op vele andere gewestwegen. Ook het alomtegenwoordige zwerfvuil op en naast het fietspad ontmoedigt fietsers. Ze laten dan liever de fiets thuis en nemen de auto.

*Nous plaçons pour davantage de pistes cyclables séparées, pour une amélioration des pistes cyclables existantes et pour un entretien méticuleux de celles-ci.*

Niet alleen de weg zelf is een hindernis. Ook de andere weggebruikers vormen vaak een acuut gevaar voor de fietsende Brusselaar. Vrachtwagens en auto's die veel te snel en in sommige gevallen zelfs op het fietspad rijden, zijn helaas een dagelijkse realiteit. Het is een strijd om de weg.

1109 *Que pouvez-vous nous dire des accidents impliquant des cyclistes ces dernières années ? Quel lien peut-on établir avec l'aménagement de la voirie ?*

We merken overigens dat de nieuwe fietsinfrastructuur grotendeels beperkt blijft tot een lik verf op de weg. Dat is voor ons niet voldoende. Wij willen dat de fietser zich veilig voelt. Daarom pleiten we voor meer afgescheiden fietspaden, voor de verbetering van de huidige fietspaden en voor nauwkeurig onderhoud ervan.

*Que faites-vous pour rendre plus sûres les pistes cyclables existantes ?*

Hoe analyseert u de ongevallen en incidenten waarbij fietsers de afgelopen jaren betrokken waren? Hoe evolueren de cijfers? Wat is het verband met de weginrichting? Hoeveel ongevallen gebeurden op plaatsen zonder fietspad? Als er wel een fietspad was, ging het dan om een afgescheiden fietspad?

*Collaborez-vous avec le ministre Maron sur la question des déchets ?*

Wat onderneemt u om bestaande fietspaden te onderhouden en veiliger te maken? Welke middelen zijn er of maakt u daarvoor beschikbaar?

<sup>1111</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Le risque d'accident est en baisse pour les cyclistes, mais il reste encore du travail. Les infrastructures cyclables sont un facteur important pour réduire ce risque. Dans la mesure du possible, elles sont séparées des autres infrastructures, ce qui n'a pas toujours été le cas par le passé.*

*Ainsi, la piste cyclable aménagée rue de la Loi du temps du ministre Jos Chabert était étroite et partagée avec les piétons. Aujourd'hui, nous installons des pistes cyclables à l'épreuve du temps, c'est-à-dire qu'elles resteront assez larges pendant une période assez longue.*

<sup>1113</sup> *Il est très important de séparer cyclistes et piétons, de manière à réduire le risque d'accident et d'accroître le sentiment de sécurité.*

*Le pourcentage de cyclistes victimes d'un accident sur une piste cyclable s'est stabilisé autour de 30 % ces dernières années.*

*Les pistes cyclables doivent être entretenues et en bon état pour attirer de nouveaux profils de cyclistes.*

*Les signalements effectués sur Fix My Street sont traités. Si l'infrastructure doit être sécurisée, des potelets peuvent être placés.*

*Nous avons rédigé un nouveau cahier des charges pour l'entretien des pistes cyclables. Celles-ci feront l'objet d'un audit complet en 2022 et en 2023.*

*La facilité européenne pour la reprise et la résilience prévoit une subvention supplémentaire pour la rénovation de 5 km de pistes cyclables existantes.*

*Les dépôts clandestins et la présence de verre sur la voirie régionale peuvent être signalés à Bruxelles Propreté via Fix My Street. En cas de problème récurrent, le déplacement d'une infrastructure peut être envisagé.*

Hoe werkt u samen met minister Maron om het probleem van afval op de fietspaden aan te pakken?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het aantal fietsers neemt toe en dat zien we ook in de statistieken, maar het aantal ongevallen met fietsers neemt proportioneel minder sterk toe dan het aantal fietsers. Met onze nulvisie willen we die cijfers echter zien dalen naar nul doden en zwaargewonden.

We volgen de ongevallenstatistieken op de voet. Het ongevalrisico voor fietsers daalt, wat op zich positief is, maar de verkeerscijfers van dit jaar zijn geen reden tot vreugde, integendeel. Er is dus nog werk aan de winkel.

Fietsinfrastructuur is een belangrijke factor om het ongevalrisico terug te dringen. Als we fietsinfrastructuur aanleggen, trekken we nieuwe fietsers aan, een evolutie die al langer dan drie jaar geleden op gang is gekomen. Brussel stimuleert de fietscultuur in de stad al meer dan een decennium en dat gebeurt in de eerste plaats via infrastructuuringrepen.

Fietspaden worden in de mate van het mogelijke gescheiden aangelegd. De huidige fietspaden voldoen aan de richtlijnen, iets wat in het verleden niet altijd het geval was. Het fietspad in de Wetstraat bijvoorbeeld was ten tijde van de aanleg onder minister Chabert revolutionair omdat er autoruimte verdween om een fietspad aan te leggen, maar iedereen weet dat het smalle, gemengde pad voor fietsers en voetgangers niet meer volstaat. Nu zetten we in op toekomstbestendige fietspaden die lange tijd breed genoeg zullen zijn.

Het is ook heel belangrijk om fietsers en voetgangers te scheiden. Dat doet het risico op ongevallen dalen en komt het veiligheidsgevoel van voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit ten goede.

Het aandeel fietsers dat het slachtoffer is van een aanrijding op een fietspad, is relatief stabiel gebleven. We willen uiteraard dat de cijfers dalen, maar gezien het stijgende aantal fietsers is het risico op ongevallen in feite afgenomen. In 2018 bedroeg dat aandeel 30%, in 2019 33%, in 2020 31%, in 2021 28% en in 2022 32%.

De staat en het onderhoud van de fietspaden bepalen mee hoe aantrekkelijk het is om zich met de fiets te verplaatsen. Zelfs al leiden afval of andere hindernissen op een fietspad niet noodzakelijk tot een ongeval, toch hebben ze een impact op het rijcomfort. Het blijft een hele uitdaging om de Brusselaar aan te sporen om te fietsen. Het profiel van de fietser is trouwens anders op een afgescheiden, veilig fietspad: daar treft men vaker nieuwe profielen en vrouwen aan. Het subjectieve veiligheidsgevoel is dus van belang om nieuwe profielen aan te trekken.

Als er via Fix My Street een melding binnenkomt, wordt daar effectief iets mee gedaan. De backoffice zorgt ervoor dat de juiste wegbeheerder de juiste opdracht krijgt. Op die manier worden herstellingen sneller uitgevoerd. Als de infrastructuur

moet worden beveiligd, kunnen er eventueel paaltjes worden geplaatst.

We hebben een nieuw bestek opgesteld voor het onderhoud van de fietspaden. In de loop van 2022 en 2023 wordt er een volledige audit van de fietspaden afgewerkt in samenwerking met de Fietsersbond, die daarvoor een speciale meetfiets inzet. Er werd reeds een eerste audit uitgevoerd in 2013.

Het Europese Herstelfonds Recovery and Resilience Facility voorziet in extra financiering voor de renovatie van 5 km bestaande fietspaden. Uiteraard zullen we die middelen benutten.

Net Brussel is verantwoordelijk voor de netheid op de gewestwegen. Specifieke problemen, zoals zwerfvuil en glas, kunnen de gebruikers melden via de app Fix My Street. Als dergelijke problemen zich regelmatig voordoen op bepaalde plaatsen, gaan we na of er bijvoorbeeld geen glasbol langs het fietspad staat. Eventueel wordt de infrastructuur verplaatst om de overlast te beperken.

Op die manier proberen we niet alleen de nieuwe, maar ook de bestaande fietspaden goed te onderhouden.

<sup>1115</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (*en néerlandais*).- *Je me réjouis de la réalisation de cet audit. Je suppose que vous nous en communiquerez les résultats.*

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**.- Het is goed dat er dit jaar een nieuwe audit komt. Ik veronderstel dat u ons dit jaar de resultaten daarvan zult bezorgen, zodat we kunnen nagaan welke fietspaden prioritair onderhouden moeten worden. Dat we daarvoor op Europese financiering kunnen rekenen, is natuurlijk heel mooi meegenomen. Ik hoop dan ook dat alles snel kan verlopen.

Vooraf op lange steenwegen zouden veel meer fietsers kunnen rijden als de infrastructuur beter was. Ik ben het ermee eens dat we niet tevreden mogen zijn met een stabiel aantal verkeersdoden. Daarom hoop ik dat er de komende jaren nog afgescheiden fietspaden bij komen. Dat zou bovendien veel meer vrouwen, kinderen en onervaren fietsers kunnen overtuigen om de stap te zetten van de auto naar de fiets.

*- Het incident is gesloten.*

*On pourrait voir un plus grand nombre de cyclistes emprunter les longues artères si l'infrastructure était de meilleure qualité. J'espère que de nouvelles pistes cyclables séparées verront le jour ces prochaines années. Le vélo pourrait ainsi attirer de nouveaux publics.*

*- L'incident est clos.*

<sup>1119</sup> **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

<sup>1119</sup> **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>1119</sup> **concernant le blocage du chantier du métro 3 sous le palais du Midi.**

**betreffende de onderbreking van de werken aan metrolijn 3 onder het Zuidpaleis.**

<sup>1121</sup> **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME HILDE SABBE**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW HILDE SABBE**

<sup>1121</sup> **concernant la ligne de métro 3 et les problèmes liés au chantier dans le quartier Stalingrad.**

**betreffende metrolijn 3 en de problemen bij de werf in de Stalingradwijk.**

1123 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. YOUSSEF HANDICHI**

1123 **concernant le retard et le coût supplémentaire des travaux du nouveau métro 3.**

1125 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1125 **concernant les travaux d'aménagement de la ligne de métro 3.**

1127 **Mme la présidente.**- En l'absence de Mme Hilde Sabbe, sa demande d'explications est lue par Mme Els Rochette.

1127 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 10 février dernier, nous avons appris dans la presse l'existence de sérieux soucis sur le chantier de la ligne de métro 3, au niveau de la future station Toots Thielemans et du tunnel qui doit passer sous le palais du Midi. Nous avons eu l'occasion d'entendre un représentant de la STIB la semaine dernière. Aujourd'hui, nous espérons avoir les réponses complémentaires que nous attendons tous.

Le problème n'est pas nouveau. On sait que cette portion du métro traverse l'ancien lit de la Senne et des terres marécageuses. Dès le début des travaux, en mai 2021, le consortium d'entreprises chargé des travaux - Besix, Jan De Nul Group et Franki Construct - soupçonne que la technique utilisée, à savoir l'injection de piliers en ciment dans le sol afin de garantir la stabilité et l'étanchéité de l'ouvrage, ne fait pas son effet. En conséquence, les travaux sont suspendus le temps de régler le problème.

Comme le chantier était toujours à l'arrêt quelques mois plus tard, la STIB a contacté plusieurs bureaux d'études afin de trouver une solution technique permettant de remettre le chantier en marche. Elle a suggéré au consortium de construire des piliers plus larges, qui descendent plus profondément dans le sol, afin de les poser sur un socle suffisamment dur. En juin 2022, le consortium a évalué le coût de ces travaux à près de 170 millions d'euros et le délai de réalisation à environ huit ans. Pour la STIB, c'est beaucoup trop cher et beaucoup trop long. La société de transports publics a alors demandé aux entreprises d'appliquer les prix prévus dans les contrats initiaux, moyennant quelques adaptations telles que l'inflation. Depuis lors, cette évaluation budgétaire a, sauf erreur, quasiment doublé - j'espère que la ministre nous communiquera des chiffres et des délais plus précis dans ses réponses.

En janvier de cette année, les travaux n'avaient pas repris et, à la fin du mois, la STIB a fait signifier un défaut d'exécution. De son côté, début février, l'entreprise a dit refuser la reprise des travaux.

1129 Pour sortir de l'impasse dans laquelle le chantier se trouve depuis mai 2021, deux options sont présentées. Soit le « jet grouting », qui a un certain coût, voire un coût certain, et un délai d'exécution considérable, avec le souhait que l'entreprise revoie le coût et les délais des travaux à la baisse. Soit le passage par le palais du

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI**

**betreffende de vertraging en de extra kosten van de werken aan metrolijn 3.**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

**betreffende de werken aan metrolijn 3.**

**Mevrouw de voorzitter.**- Gezien de afwezigheid van mevrouw Sabbe zal mevrouw Rochette haar vraag om uitleg voorlezen.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Er zijn ernstige problemen met de aanleg van metrolijn 3. Dat deel van de metro loopt immers door moerasgebied. Het consortium dat de lijn aanlegt, vreesde in mei 2021 dat het de stabiliteit en de waterdichtheid van de constructie niet kon garanderen en legde de werken stil tot daar een oplossing voor was.*

*Omdat de werken enkele maanden later nog stillagen, nam de MIVB contact op met verscheidene studiebureaus. Er werd voorgesteld om grotere pijlers te gebruiken, die steviger kunnen worden verankerd. In juni 2022 raamde het consortium de kosten daarvoor op bijna 170 miljoen euro en de uitvoeringstermijn op ongeveer acht jaar. De MIVB vond dat te duur en te lang en vroeg om de oorspronkelijke bedragen toe te passen, met enkele wijzigingen, zoals de toepassing van de inflatie. Klopt het dat de bedragen sindsdien zijn verdubbeld?*

*In januari 2023 lagen de werken nog steeds stil en aan het einde van de maand liet de MIVB een gebrekkige uitvoering vaststellen. Begin februari liet de onderneming weten dat ze weigerde de werkzaamheden te hervatten.*

*Er zijn nu twee mogelijke oplossingen. De eerste is het toepassen van jet grouting. Dat is een dure techniek die veel tijd vergt. De andere oplossing houdt in dat de metro met de klassieke techniek onder het Zuidpaleis wordt aangelegd. Daarvoor moet het dak*



Midi, en démontant le toit pour faire entrer les grues à l'intérieur du bâtiment et utiliser la même technique que celle employée sur le reste du chantier. Cette technique est par ailleurs utilisée pour construire l'ensemble du métro bruxellois.

Nul besoin de préciser que cette seconde méthode, qui implique de faire entrer les grues et les excavatrices à l'intérieur de ce bâtiment historique, qui abrite des commerces et des écoles, ainsi que la plus grande salle de sport de la Ville de Bruxelles, inquiète beaucoup.

Le palais du Midi a une fonction sociale, économique et patrimoniale importante et il faut en prendre toute la mesure. Choisir cette option, c'est, outre les désagréments considérables causés aux occupants du palais, toucher au patrimoine bruxellois. Je ne doute pas que sur ce point, en plus des questions financières et d'agenda, la STIB sera également confrontée à des questions juridiques non négligeables.

La STIB a précisé il y a un mois que le choix devrait dépendre du coût et des délais. Elle attendait pour le 8 mars le retour de l'entreprise générale qui doit évaluer le coût de tels travaux. Elle est aujourd'hui en pleine discussion avec le consortium et prévoit sans doute de clarifier les impacts budgétaires et temporels des deux scénarios auprès du gouvernement. Nous ne sommes donc pas davantage fixés pour l'instant et j'espère que la ministre pourra nous apporter de nouveaux éléments d'information dans sa réponse.

De son côté, le gouvernement a mis en cause le consortium, qui ne propose pas de solution concrète pour régler le problème technique rencontré, alors qu'il a été recruté pour son expertise. Il a précisé que la solution qui sera retenue devra tenir compte des utilisateurs du palais du Midi et sera choisie en concertation avec la Ville de Bruxelles, les riverains, les associations, les commerçants et les autres usagers du palais.

<sup>1131</sup> La responsabilité du consortium est-elle aujourd'hui engagée ? Les pénalités de retard de chantier lui sont-elles infligées ? La responsabilité incombe-t-elle au bureau d'études qui a procédé aux études préalables, qui garantissaient que le sol permettait le coulage du béton ? Pour paraphraser mes deux premières questions, qui est responsable de cette situation très préoccupante ? Le bureau d'études, le consortium, ou la STIB ?

Quand avez-vous été mise au courant de ces blocages ? Quelles actions avez-vous entreprises ? Quand le dossier a-t-il été communiqué au gouvernement ? Pourquoi sommes-nous informés si tard de la situation ?

Comment expliquer aux citoyens que les pouvoirs publics ont besoin de dix ans pour aménager une portion de 120 m ? Est-ce crédible ?

Pour ce qui concerne le budget, la STIB est restée évasive dans sa réponse. Pourriez-vous nous en dire plus sur les évaluations budgétaires des différentes options, y compris les dédommagements et, pour l'option du palais du Midi, la

*van dat laatste worden gelicht om kranen te kunnen plaatsen. Uiteraard roept dat grote bezorgdheid op.*

*Het Zuidpaleis speelt een belangrijke sociale en economische rol en behoort tot het Brusselse erfgoed. Als voor de tweede optie wordt gekozen, vormt dat een aantasting van het erfgoed. In dat geval zal de MIVB ongetwijfeld te maken krijgen met aanzienlijke juridische vraagtekens.*

*De MIVB liet weten dat ze haar keuze zal baseren op de kosten en de uitvoeringstermijn. De maatschappij overlegt momenteel met het consortium. Er ligt nog geen oplossing vast.*

*De regering van haar kant heeft het consortium aansprakelijk gesteld omdat het geen oplossing voor het probleem biedt. De oplossing moet worden gekozen in overleg met de stad Brussel, de omwonenden en de gebruikers van het Zuidpaleis.*

*Wie is aansprakelijk voor de problemen en de vertraging van de werkzaamheden: het consortium, het studiebureau dat de voorafgaande studies uitvoerde of de MIVB?*

*Wanneer werd u op de hoogte gebracht van het probleem? Wat ondernam u? Waarom is het parlement zo laat geïnformeerd?*

*Hoe legt u aan de burger uit dat de overheid tien jaar nodig heeft om 120 m metrospoor aan te leggen?*

*Over het budget blijft de MIVB vaag. Kunt u de prijs van de verschillende oplossingen toelichten? Betaalt het gewest de bijkomende kosten of bekijkt de MIVB op andere projecten?*

*Kunt u de verlengde termijnen voor de twee voorliggende opties toelichten? Hoe zien de meest optimistische en de meest pessimistische scenario's eruit?*

reconstruction comprise ? Les montants supplémentaires seront-ils assumés par la Région, ou en rognant sur d'autres projets de la STIB ?

Pourriez-vous, par ailleurs, préciser les délais de chantier supplémentaires pour les deux options sur la table ? Pourriez-vous y intégrer les scénarios optimiste et pessimiste, y compris les éventuels recours, procédures d'urbanisme et de classement, reconstruction du palais du Midi, jusqu'à sa nouvelle occupation possible ?

Quel est l'impact de cet épineux problème sur le chantier de l'avenue de Stalingrad, sur les riverains et les commerçants ? Qu'est-il prévu pour répondre à leurs légitimes inquiétudes ?

La Ville de Bruxelles - notamment l'échevin du commerce Fabian Maingain et le bourgmestre Philippe Close - réalise aujourd'hui un important travail de proximité. Quel soutien la Région et la STIB apportent-elles à la Ville de Bruxelles et, à travers elle, aux riverains, usagers et commerçants du quartier ? Dans l'hypothèse où l'option du palais du Midi était privilégiée, quelles sont les solutions proposées pour les riverains, associations, commerçants et autres usagers du palais du Midi ? Dans toutes les hypothèses, quelles seront les solutions d'indemnisation proportionnelles aux retards et importants désagréments causés ?

Il est question de deux options, le « jet grouting » et le passage par le palais du Midi. La semaine dernière, j'ai parlé ainsi que d'autres intervenants du tracé alternatif, ou plutôt du tracé historique proposé il y a des années par feu Claude van den Hove et Pierre Laconte, tracé sur lequel j'avais déjà interrogé le gouvernement précédent en 2019. Je vous pose ici une question théorique, à laquelle la STIB a partiellement répondu : avec les informations dont nous disposons aujourd'hui et compte tenu de la situation actuelle, ce tracé alternatif aurait-il été la solution à mettre en œuvre lors du choix initial du tracé, ou estimez-vous que le choix opéré de passer sous le palais du Midi, avec les risques que l'on connaissait, était le plus opportun ?

<sup>1133</sup> Si l'on ne peut plus faire le choix de ce tracé alternatif aujourd'hui, le « jet grouting » et l'éventrement du palais du Midi constituent-ils bien les seules options ou d'autres solutions, non encore communiquées, pourraient-elles être envisagées ?

Sur cet important dossier du chantier Constitution-Toots Thielemans, j'espère que la ministre pourra apporter des réponses à mes questions sur la responsabilité des uns et des autres, sur les évaluations complètes des budgets et calendriers des deux options sur la table et sur les mesures prises pour accompagner le chantier, venir en soutien des occupants de la zone concernée et indemniser les commerçants.

Enfin, pour rebondir sur l'audition de la STIB et les débats qui ont suivi, quand j'entends certains dire que la meilleure option est celle du démontage du palais du Midi, comme s'il s'agissait d'une pièce de Lego qu'on enlève et qu'on remet, je rappelle qu'il faut plutôt parler d'éventrement, de destruction de tout l'îlot du

*Welke gevolgen heeft de situatie voor de bouwplaats op de Stalingradlaan, de omwonenden en de handelaars? Wat is uw antwoord op hun terechte bezorgdheden?*

*Hoe ondersteunen het gewest en de MIVB de stad Brussel en daarmee ook de omwonenden, de gebruikers en de handelaars van de wijk? Als ervoor wordt gekozen om via het Zuidpaleis te werken, welke oplossing ziet u dan voor de gebruikers van het gebouw? Welke schadevergoedingen komen er voor de vertraging en de aanzienlijke schade?*

*Jaren geleden werd een alternatief tracé voorgesteld. Had dat eigenlijk de eerste keuze moeten zijn, of was de keuze voor het traject onder het Zuidpaleis, met de toen al bekende risico's, op dat moment de beste?*

*Zijn er buiten jet grouting en de ontmanteling van het Zuidpaleis nog andere mogelijkheden?*

*Als ik sommigen hier zeggen dat deze situatie een kans biedt om meteen ook het Zuidpaleis te moderniseren en er een uithangbord voor het gewest van te maken, houd ik mijn hart vast voor de gebruikers van het gebouw en de omgeving ervan. Zij hebben het nu al zwaar te verduren en dat zal nog jaren duren. Ik vrees bovendien voor een aantasting van de erfgoedwaarde van het Zuidpaleis.*

*Ook de verklaring van de MIVB dat ze een vrijstelling van vergunning door overmacht kan vragen, vind ik verontrustend, want daarmee omzeilt ze gewoon de regels. De problemen met de ondergrond waren al lang bekend en als de aanpak via het Zuidpaleis als eerste keuze was voorgesteld, hadden de*

palais, voire de l'extérieur, puisque rien n'est exclu à cette heure. Quand j'entends que c'est une occasion à saisir pour en faire un bâtiment plus moderne, plus exemplaire, je peux comprendre l'opportunisme visant à profiter de la situation pour faire rénover, par la Région, un bâtiment emblématique de la Ville, mais cela m'interpelle.

Cela m'interpelle pour les commerçants, pour les occupants du palais du Midi et, plus largement, pour les riverains, qui tous dégustent. Certains continueront encore de déguster pendant des années, tandis que d'autres seront forcés de fermer boutique. Cela m'interpelle aussi pour le patrimoine, la condition de départ permettant de donner le feu vert au chantier Constitution étant précisément de ne pas toucher au palais du Midi.

Cela m'interpelle encore plus quand j'entends la STIB préciser dans sa réponse qu'elle pourrait demander une dispense de permis pour force majeure. Emprunter cette voie constituerait un déni total de démocratie. C'est rentrer par la fenêtre, après avoir trouvé initialement porte close. La complexité du chantier et du sol est connue depuis longtemps. L'option du palais du Midi, si elle avait été privilégiée dès le départ, aurait en effet été rejetée par la population. Dès lors, si cette option est finalement retenue, la demande d'une dispense de permis est-elle une piste aujourd'hui envisagée par le gouvernement ?

<sup>1135</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *Depuis le lancement des travaux de la nouvelle ligne de métro 3, toutes sortes de problèmes surgissent. Dernier épisode de ce mauvais feuilleton : les opérations d'excavation ont dû être interrompues en 2021 en raison de la nature marécageuse du sous-sol. Les mesures visant à empêcher l'effondrement du palais du Midi, sous lequel le tunnel doit passer, devraient coûter 170 millions d'euros en plus et allonger le délai de huit années.*

*Depuis plusieurs années, le quartier Stalingrad n'est plus qu'un grand chantier. Il est inacceptable qu'il soit pris en otage de ce que la presse présente comme un conflit entre maître d'ouvrage et entrepreneur.*

*D'aucuns proposent de démolir partiellement le palais du Midi pour poursuivre les travaux d'excavation de l'intérieur. Cette solution nous apparaît acceptable pour peu que la façade soit conservée. Ce serait aussi une occasion de rénover le bâtiment. Mais si la Région choisit cette option, elle devra héberger ailleurs les utilisateurs du palais du Midi, de préférence dans les environs.*

*Pour one.brussels-Vooruit, la situation actuelle est intenable. Le quartier mérite mieux que cela.*

*omwonenden die nooit aanvaard. Overweegt de regering om daarvoor een vrijstelling van vergunning toe te kennen?*

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- In 2010 kreeg het plan voor de nieuwe metrolijn 3 groen licht, maar de vooruitgang sputtert. Al sinds het startschot is gegeven, duiken er allerlei obstakels op: budgettaire problemen, grondverzakkingen, aannemers die dwarsliggen, gebouwen die in de weg staan enzovoort.

De laatste aflevering in de soap: door de zompige ondergrond moesten de graafwerken voor de tunnel die Anneessens met het nieuwe metrostation Toots Tielemans moet verbinden, worden gestaakt. Die tunnel moet onder het Zuidpaleis lopen, maar zonder bijkomende maatregelen dreigt dat gebouw door de graafwerken in te storten. De maatregelen om dat te vermijden zouden ruw geschat 170 miljoen euro extra kosten met zich meebrengen en de deadline van het project met acht jaar verlengen, en dat allemaal voor een tunnel van 120 meter. Dat kost geld en tijd die moeilijk te vinden zijn.

De werkzaamheden liggen daarom al sinds 2021 stil. De Stalingradwijk is al een paar jaar een grote bouwplaats en bij gebrek aan enig zicht op verbetering raakt het geduld van de buurtbewoners op. Stilstand is achteruitgang. In de pers wordt de kwestie voorgesteld als een conflict tussen aannemer en bouwheer, wat natuurlijk vaak voorkomt. Toch is het onaanvaardbaar dat een hele wijk wordt gegijzeld door een dergelijk conflict. Het is belangrijk om daadkracht te tonen.

Er gaan stemmen op om het Zuidpaleis deels af te breken en van daarbinnen verder te graven. Dat lijkt ons een aanvaardbare oplossing mits de gevel van het Zuidpaleis wordt behouden en

<sup>1137</sup> *Quelles solutions proposez-vous pour sortir de l'impasse ? Quels sont les coûts et les délais ?*

*La démolition partielle du palais du Midi est-elle envisagée ? Dans ce cas, que prévoyez-vous de faire pour ses utilisateurs ?*

*Quand serez-vous en mesure de présenter une solution ?*

<sup>1139</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Les explications fournies la semaine dernière par un représentant de la STIB ont révélé toute la complexité du dossier. Les deux scénarios envisagés seront lourds de conséquences pour le quartier Stalingrad.*

*Le premier entraînerait un retard de huit ans et serait très coûteux. Il semble toutefois qu'un délai raisonnable est négocié.*

*Le deuxième impliquerait de conserver uniquement la façade du palais du Midi. Le délai serait allongé de cinq ans et, là aussi, la dépense serait considérable. Il faudrait en plus rénover totalement le bâtiment.*

*Dans les deux cas, les commerçants et les associations devront être accueillis ailleurs. En un mot, c'est un dossier très difficile.*

*Quand allez-vous trancher ? Les travaux ont de toute façon pris du retard et coûteront plus chers que prévus.*

*Que négocie la STIB avec le consortium ? Si le gouvernement opte pour un autre scénario, cela n'aurait pas beaucoup de sens. Les deux scénarios sont-ils encore sur la table ?*

er van de gelegenheid gebruikgemaakt wordt om het gebouw te renoveren. Om iets op te bouwen moet je soms iets afbreken.

Het is echter niet alleen een zaak van bakstenen. Talrijke instellingen, lokale handelaars, verenigingen en horecazaken zouden hun thuisbasis verliezen als het Zuidpaleis deels wordt afgebroken. Als het gewest voor afbraak opteert, moet het die organisaties ook alternatieven bieden, het liefst in de buurt en niet in containers.

One.brussels-Vooruit wil vooral dat het werk vooruitgaat, want de huidige situatie is onleefbaar. De tijd, de middelen en het geduld raken op en de buurt verdient beter.

Welke oplossing stelt u voor om de impasse van de werf in de Stalingradwijk te doorbreken? Welke scenario's zijn er? Wat is hun kostprijs en hun impact op het tijdschema van het project?

Staat de gedeeltelijke afbraak van het Zuidpaleis in een van de scenario's? Zo ja, werkt u aan alternatieve, al dan niet tijdelijke locaties voor de initiatieven, handelaars en verenigingen die gehuisvest zijn in het Zuidpaleis?

Tegen wanneer denkt u een oplossing te kunnen voorleggen?

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Vorige week werd al een interessante aanzet tot dit debat gegeven met de uitgebreide uitleg van een vertegenwoordiger van de MIVB over het metro dossier. Daaruit bleek vooral hoe complex de kwestie is. Beide scenario's die worden overwogen, zijn ingewikkeld, tijdrovend en duur. Ze zullen bovendien een enorme impact hebben op de Stalingradwijk en de winkeliers en organisaties daar.

Hoe gaan we nu verder met die twee scenario's? Vermoedelijk wordt er nog volop onderhandeld tussen de MIVB en het consortium over het eerste scenario, waarbij zwaardere heipalen zouden worden gebruikt. Het consortium had aangekondigd dat dat scenario een vertraging van acht jaar zou veroorzaken. Dat is enorm lang en er gaat ook een gigantische kostprijs mee gepaard, maar blijkbaar wordt er nog over een redelijke termijn onderhandeld.

Het tweede scenario zou betekenen dat enkel de gevel van het Zuidpaleis blijft staan. Dat zou ook minstens vijf jaar extra tijd in beslag nemen en zeer veel geld kosten. Bovendien volgt daarna nog de volledige renovatie van het gebouw, wat de zaak ook weer complex maakt.

In beide scenario's zouden de plaatselijke winkeliers en verenigingen tijdelijk ander onderdak moeten zoeken. Het eerste scenario zou zoveel lawaai en trillingen teweegbrengen dat het onmogelijk wordt om te blijven, en in het tweede scenario wordt het Zuidpaleis grotendeels afgebroken.

Kortom, het is een heel moeilijk dossier. Wanneer wordt de knoop doorgemaakt? De werkzaamheden lopen sowieso

<sup>1141</sup> *Ce problème affecte-t-il le reste de la ligne ?*

*Comment allez-vous financer tout cela ?*

<sup>1143</sup> **M. Youssef Handichi (PTB).**- Madame la Ministre, plutôt que de vous lire le texte de ma demande d'explications, j'irai droit au but. La semaine dernière, M. Carlos Van Hove, de la STIB, est venu nous expliquer tous les aspects techniques du problème. La bonne nouvelle, c'est qu'une solution technique existe, à laquelle nous pouvons nous raccrocher pour avancer.

Bruxelles a besoin d'une meilleure mobilité et d'une meilleure qualité de l'air, et donc du métro. À l'une ou l'autre exception près, tous les partis politiques sont d'accord sur ce point. Les Bruxellois aussi. Mais le quartier Stalingrad-Lemonnier est un quartier sinistré. Il a besoin de vous, Madame la Ministre, et vous devez être à la hauteur de l'enjeu.

Le palais du Midi sera probablement éventré pour faire avancer les travaux. Or, il abrite un grand nombre de clubs sportifs et de commerces. Ces derniers devront être indemnisés. Il faudra les rencontrer, et tout de suite, encore bien, pas dans trois ans, car c'est maintenant qu'ils sont dans l'inquiétude. Une pétition en faveur de la préservation du palais du Midi circule. Les commerçants veulent continuer leurs activités mais aussi leur vie sociale, car ils sont nés dans le quartier. Je vous invite à aller les voir - sans leur demander leur carte d'identité, comme au conseil communal de Schaerbeek - pour discuter autour d'un café et répondre à leurs questions. Vous pourriez les rassurer et leur présenter une série de propositions.

Je vous en soumetts déjà une, très concrète : puisqu'on a besoin d'argent, pourquoi ne pas transférer à ce chantier les paquets de millions prévus pour le projet de taxe kilométrique, qui n'a rien d'urgent, lui ?

<sup>1145</sup> Deuxième proposition concrète que je vous suggère : aller rencontrer tous ces clubs sportifs. Des milliers d'enfants et des centaines d'adultes s'entraînent là tous les jours. À votre place, je me serais rendu dans les écoles et les quartiers pour les informer du problème rencontré sur le chantier du métro et demander à

vertraging op en zullen veel extra geld kosten. We kunnen de zaak niet laten aanslepen.

Met welke bedoeling is de MIVB nu eigenlijk aan het onderhandelen met het consortium? Als de regering immers alsnog voor een ander scenario kiest, heeft dat niet veel zin. Wordt een van de twee scenario's naar voren geschoven als de beste oplossing of liggen ze allebei nog op de tafel?

Wanneer zal de regering de knoop doorhakken? Elke dag dat de werkzaamheden stilliggen, is er een te veel, maar het probleem moet natuurlijk goed bestudeerd worden om de juiste beslissing te kunnen nemen.

Heeft dit probleem een impact op de rest van de lijn? Het kleine stukje metro waar het nu over gaat, kan niet ten volle worden uitgebaat als de rest van de lijn er niet komt.

Hoe zal dit allemaal worden gefinancierd?

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *Vorige week legde de heer Carlos Van Hove van de MIVB de technische kant van het probleem uit. Het goede nieuws is dat er een technische oplossing bestaat.*

*Nagenoeg alle partijen en burgers zijn voorstander van een betere mobiliteit en schonere lucht in Brussel. De metro moet er dus komen. Door de metrowerken ligt de wijk Stalingrad-Lemonnier er echter als een rampgebied bij.*

*Nu ziet het ernaar uit dat het Zuidpaleis wordt opengebroken. Daar zijn ontzettend veel sportclubs en handelaars gevestigd en die zult u moeten vergoeden. U moet hen ook dringend ontmoeten om naar hen te luisteren en hen gerust te stellen, want er heerst veel ongerustheid.*

*Ik heb alvast een eerste voorstel: u zou de miljoenen euro's die bestemd zijn voor de invoering van de kilometerheffing, kunnen gebruiken voor de aanleg van de metro.*

*Als ik u was, had ik ook allang de scholen in de buurt bezocht om te vragen hun sportzalen open te stellen voor de duizenden kinderen en volwassenen die een sport beoefenen in het Zuidpaleis.*

toutes les écoles de la Ville de Bruxelles et à tous ceux qui sont aux alentours d'ouvrir leurs salles de sports.

Je vous encourage vraiment à aller vers eux, à vous rendre dans leur quartier et à leur faire des propositions. Si elles ne sont pas bonnes, vos interlocuteurs en auront peut-être de meilleures.

Que demandent-ils ? De pouvoir vivre dans leur quartier, dont ils parlent avec ferveur. À l'issue de cette réunion, j'aimerais pouvoir sortir du Parlement avec une série de garanties : la garantie que toutes les personnes qui subissent ces travaux et ces nuisances récupéreront leur commerce, dûment indemnisées ; la garantie que les clubs sportifs pourront, à la fin des travaux, réintégrer le palais du Midi.

Il s'agit de questions de fond sur lesquelles je voudrais vraiment vous entendre, Madame la Ministre. Ce ne sont pas mes questions, mais celles des habitants du quartier.

<sup>1147</sup> **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- D'après M. Van Hove, de nombreux sondages ont été effectués, et les problèmes de stabilité du sous-sol sous le palais du Midi étaient donc prévisibles et prévus, vu qu'ils ont été inclus dans le cahier des charges de la STIB.

Le consortium d'entreprises a dû soumissionner en connaissance de cause et nous ignorons son point de vue. Nous ne savons pas davantage si la solution proposée par la STIB sera moins longue à mettre en œuvre et moins coûteuse. M. Van Hove a évoqué une durée de cinq ans, sous réserve notamment des procédures urbanistiques. Je rejoins M. Loewenstein lorsqu'il souligne que le fait de se dispenser d'un permis d'urbanisme pour de tels travaux est une option pour le moins baroque.

Même s'il est vrai que l'ensemble du projet a été décidé en 2009 sans étude de pertinence quant au choix du mode et que les autres tracés ont été écartés en raison des difficultés qu'ils présentaient - les expropriations -, ce n'est pas une raison pour continuer dans cette voie. Le débat arrive trop tard.

En revanche, il reste opportun d'avoir un débat sur l'avenir. Le permis pour cette station a été délivré deux jours avant les élections et donc peut-être dans la précipitation. Pour le deuxième tronçon, en revanche, aucun permis n'a encore été délivré. Nous ne pouvons pas continuer à foncer tête baissée.

Il n'est pas certain que la stratégie proposée par la STIB soit moins onéreuse, car il faut tenir compte du coût de la reconstruction des parties du palais du Midi qui auront été démolies. D'autant plus que la STIB se trouve aujourd'hui face à un grand vide juridique et qu'elle court donc un risque important. Or, il s'agit ici d'argent public et nous ne disposons pas des éléments qui nous permettraient de donner une orientation à ce conflit et d'en présager l'issue.

*Ik roep u op om uw oor te luisteren te leggen bij de buurtbewoners, dan zult u merken hoe gehecht ze zijn aan hun buurt.*

*Kunt u garanderen dat alle personen die nadelen ondervinden van de werken, vergoed zullen worden en dat ze hun handels- of sportactiviteiten na de werken kunnen voortzetten in het Zuidpaleis?*

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Volgens de heer Van Hove is er uitgebreid bodemonderzoek gedaan en de stabiliteitsproblemen zijn dan ook in het bestek van de MIVB opgenomen.*

*Het bedrijvenconsortium heeft zijn offerte met die kennis ingediend en we weten niet welk standpunt het nu inneemt. We weten ook niet of de oplossing die de MIVB voorstelt, minder tijd kost en goedkoper is. De heer Van Hove had het over vijf jaar, als de stedenbouwkundige procedures niet voor vertraging zorgen. Ik ben het met collega Loewenstein eens dat het niet zou mogen om voor zulke werken geen vergunning te hebben.*

*Het hele project werd in 2009 goedgekeurd zonder na te gaan of een metrolijn de beste oplossing was, maar dat is geen reden om ermee voort te gaan. De vergunning voor het station werd twee dagen voor de verkiezingen - misschien overhaast - uitgereikt. Voor het tweede deel zijn er nog geen vergunningen.*

*Het is niet zeker dat de strategie van de MIVB minder duur uitvalt, want de maatschappij krijgt te maken met een groot juridisch vacuüm.*

*Iedereen is het erover eens dat de vertraging een drama is voor handelaars en omwonenden, die hoopten dat de overlast in 2024 voorbij zou zijn.*

Tout le monde s'accorde pour dire que c'est dramatique pour les commerçants et les riverains, qui espéraient voir le bout du tunnel en 2024.

<sup>1149</sup> J'entends dire que les commerçants ne doivent pas être pris en otage. Mais ils l'ont été dès 2019, lorsque le permis d'urbanisme a été délivré pour ce tronçon alors qu'on savait pertinemment que le sous-sol de la vallée de la Senne était instable ! Tous ceux qui, ici, sont favorables au mode souterrain, sont coresponsables de cette situation.

L'accord de majorité de 2009 comportait des conditions pour la réalisation du métro. Or celles-ci ne sont toujours pas remplies.

Je vous invite à prendre connaissance de la solution alternative Avanti, publiée le 16 mars 2023 par un consortium d'associations. Cette plateforme propose d'optimiser non pas le béton et les bureaux d'études, mais d'utiliser le réseau souterrain déjà existant pour desservir tous les quartiers bruxellois beaucoup plus rapidement qu'en creusant un métro.

Je demande une audition en commission afin de garantir la publicité de ce plan alternatif. En effet, en 2010, la « Cityvision » proposée par les mêmes associations en réponse à la « métrovision » de la STIB avait été ignorée. Opter pour des transports publics de surface partout et tout le temps offrirait pourtant une solution bien plus rapide et moins coûteuse, pour tous les quartiers bruxellois, bien avant 2030 ou 2035.

*(Remarques de M. Handichi)*

Cela fera plus de chauffeurs, aussi ! C'est bon pour l'emploi.

Les choix d'avenir en matière de mobilité doivent aujourd'hui être corrélés aux questions liées au dérèglement climatique, dont le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat vient de nous rappeler l'importance. C'est tout l'enjeu du transfert modal. Tant qu'on laissera l'espace public à la voiture - ce qui est la fonction primaire du métro -, les usagers ne changeront pas de mode.

<sup>1155</sup> Je rappelle que l'étude d'incidences du projet de métro 3 met en évidence que ce projet entraînerait un transfert modal de 0,6 % pour autant qu'un péage soit mis en œuvre, ce qui était une des conditions du projet.

Ecolo demande plus de transports publics partout, tout le temps, en surface. C'est une autre conception de l'espace public.

À quelle date estimez-vous, Madame la Ministre, que nous serons en mesure d'avoir une vue complète du problème qui nous occupe aujourd'hui, à savoir le manque de stabilité sous le palais du Midi ? Ce problème était prévu et prévisible, comme nous l'a dit la STIB.

*De handelaars mogen niet worden gegijzeld, maar dat zijn ze al sinds in 2019 de stedenbouwkundige vergunning werd verleend, terwijl duidelijk was dat de ondergrond niet stabiel was. Dat maakt alle voorstanders van een ondergrondse metrolijn medeverantwoordelijk voor de huidige toestand. In het regeerakkoord van 2009 stonden voorwaarden voor de aanleg van de metrolijn, maar die zijn nog altijd niet vervuld.*

*Op 16 maart 2023 stelde een platform van middenveldorganisaties een alternatief met de naam Avanti voor, dat erin bestaat het bestaande net slimmer te gebruiken. Ik vraag een hoorzitting om Avanti de nodige bekendheid te geven. Cityvision, dat dezelfde organisaties in 2010 voorstelden als alternatief voor de metrovisie van de MIVB, werd immers genegeerd. Bovengronds openbaar vervoer is een snellere en goedkopere oplossing.*

*(Opmerkingen van de heer Handichi)*

*Dat vergt ook meer bus- en trambestuurders, dus het is goed voor de werkgelegenheid.*

*Bij mobiliteitskeuzes moeten we rekening houden met de klimaatverandering. Zolang we de openbare ruimte aan auto's overlaten, wat de bedoeling is van een metrolijn, zullen mensen niet voor het openbaar vervoer kiezen.*

*Uit de effectenstudie blijkt dat metrolijn 3 een modal shift van 0,6% zou teweegbrengen, op voorwaarde dat er ook een stadstol wordt ingevoerd.*

*Ecolo vraagt meer bovengronds openbaar vervoer, altijd en overal. Dat is een andere visie op de openbare ruimte.*

*Wanneer krijgen we volledig zicht op de stabiliteitsproblemen onder het Zuidpaleis?*

<sup>1157</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *L'exposé du représentant de la STIB nous a livré une explication détaillée des problèmes actuels.*

*L'entrepreneur prétend qu'il ne pouvait pas s'attendre à ce que le sous-sol du palais du Midi soit marécageux et à y trouver l'ancien lit de la Senne. La STIB rétorque que ces caractéristiques et les risques au niveau de la construction figuraient explicitement dans le cahier des charges.*

*Je m'étonne que plusieurs membres de la commission approuvent sans plus les solutions de l'entrepreneur.*

<sup>1159</sup> *Je ferai une comparaison avec le dossier de la station d'épuration de Bruxelles-Nord, qui a donné lieu à une joute juridique durant des années, parce que Veolia espérait recevoir plus d'argent du gouvernement. Finalement, la Région a obtenu gain de cause.*

*Évitons de réécrire un tel scénario. Le contribuable ne doit pas payer les erreurs d'un entrepreneur. Est-ce bien votre ligne de conduite ?*

*Il faut en outre bien étudier les scénarios proposés par l'entrepreneur. Nous ne pouvons supporter tous les coûts sociétaux et financiers de la solution qui consisterait à démolir totalement ou partiellement le palais du Midi.*

*Je suis surpris que certains prennent cela à la légère, car l'impact sur le quartier et la vie sportive serait énorme. La mise hors service du palais du Midi pendant des années provoquerait des dégâts considérables.*

<sup>1161</sup> *Si nous optons pour le scénario de la démolition partielle ou totale du palais du Midi, l'entrepreneur pourrait invoquer une modification totale du marché, qui serait alors à la charge des*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- De uiteenzetting van de vertegenwoordiger van de MIVB was inderdaad heel interessant. Hij heeft gedetailleerd de huidige problemen kunnen uitleggen.

De aannemer beweert dat hij niet kon verwachten dat de bodem onder het Zuidpaleis drassig is en dat de oude bedding van de Zenne daar loopt, wat nu voor onvoorziene moeilijkheden zorgt. De MIVB spreekt dat volledig tegen en wijst erop dat er expliciet in het bestek stond dat de bodemkenmerken en de bouwriscico's waren. De maatschappij heeft expliciet gewezen op de mogelijkheid dat de kleilaag lager zou liggen enzovoort. Ze heeft al die risico's op voorhand ingeschat en alles gedaan wat ze moest doen. Blijkbaar heeft de ondernemer dat niet gedaan.

Ik vind het opmerkelijk dat een aantal commissieleden volledig instemmen met de alternatieven van de ondernemer zonder erbij stil te staan. Internationaal academisch onderzoek bevestigt dat de oorspronkelijke inschatting van het budget en van het tijdschema bij grote infrastructuurprojecten altijd ruim overschreden wordt. Het is nodig om dat probleem aan te pakken.

Ik wil een vergelijking maken met het waterzuiveringsdossier. Op een gegeven ogenblik besliste het privébedrijf Veolia om de sluisdeuren van het waterzuiveringsstation open te zetten en het rioolwater gewoon in de Zenne te laten lopen, met vervuiling van de Zenne en de stromen verderop tot gevolg. Het bedrijf deed dat om druk te zetten op de regering en meer geld te krijgen. Daarop volgde een jarenlange juridische strijd. Uiteindelijk heeft het Brussels Gewest over de hele lijn gelijk gekregen en heeft Veolia alle kosten moeten betalen, maar dat neemt niet weg dat de schade wel voor de gemeenschap was.

Zo'n scenario moeten we in dit dossier vermijden. Het is dus goed dat de MIVB zich assertief opstelt en de Brusselaars verdedigt. De belastingbetaler hoeft niet op te draaien voor fouten die de aannemer zou hebben gemaakt. Kunt u bevestigen dat dat het uitgangspunt is dat u volgt?

Het is voorts essentieel dat het alternatieve scenario dat de aannemer voorstelt, grondig wordt onderzocht. We mogen niet zomaar aanvaarden dat een aannemer een opdracht voor een bepaald bedrag aanvaardt en de overheid en de belastingbetaler nadien moeten opdraaien voor alle maatschappelijke en financiële kosten van een alternatief, namelijk de totale of gedeeltelijke afbraak van het Zuidpaleis.

Ik ben echt verrast dat sommigen daar zo licht over gaan. Het zal immers een enorme impact hebben op de wijk en op het sportleven. Het Zuidpaleis speelt een belangrijke verbindende rol in de wijk. Het is een belangrijk deel van het gemeenschapsleven, ook op het vlak van handel. Je kunt dat niet jarenlang uitwissen zonder enorme schade toe te brengen. Het is niet gemakkelijk om die schade te becijferen, maar het is wel belangrijk om er rekening mee te houden.

Als we kiezen voor het scenario waarbij het Zuidpaleis gedeeltelijk of helemaal wordt afgebroken, lopen we het risico dat de aannemer argumenteert dat de opdracht volledig is



*pouvoirs publics. Nous ne courons par contre pas ce risque en conservant la solution initiale. Dans un scénario ne nécessitant pas de permis, la durée des travaux serait allongée de huit ans au moins, ce qui est irréaliste.*

*Allez-vous, avec la STIB, demander un second avis sur la crédibilité du calendrier et du coût ? Une nouvelle estimation n'est-elle pas nécessaire ?*

*La STIB a fait plus que correctement son travail, détecté tous les risques et recherché des solutions de façon proactive.*

<sup>1163</sup> *Le gouvernement doit tout faire pour aboutir à une solution et l'entrepreneur privé doit prendre ses responsabilités. En tant que parlementaires, nous ne pouvons jouer son jeu, qui consiste à monter les Bruxellois les uns contre les autres.*

<sup>1165</sup> **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).** - Dans ce dossier, la position du groupe Ecolo m'interpelle. Mme Pauthier, vous jouez un peu le M. Bouchez du gouvernement bruxellois.

*(Rires)*

J'aimerais tout de même rappeler que votre groupe a signé un accord de majorité et s'est engagé vis-à-vis des Bruxellois à « concrétiser le projet de métro vers le nord de Bruxelles ». Or, sur ce sujet, votre groupe fait exactement ce qu'il reproche au MR au niveau fédéral, à savoir de la participoposition.

Un examen du dossier, incluant la question du palais du Midi, permet de mettre en exergue deux difficultés, à savoir une difficulté financière et une difficulté technique.

Votre gouvernement est responsable de la difficulté financière. Pour rappel, vous nous avez annoncé, en début de législature, mettre 500 millions d'euros d'investissements stratégiques de côté pour le développement du métro. Aujourd'hui, en fin de législature, ces 500 millions d'euros par an ont été dépensés à d'autres choses, et vous vous demandez comment

gewijzigd, waardoor de overheid en dus de belastingbetaler zouden opdraaien voor de bijkomende kosten. Op basis van de informatie van vorige week lopen we dat risico niet als we vasthouden aan de oorspronkelijke oplossing, want dan ligt de fout duidelijk bij de aannemer. In een scenario waarbij ervan wordt uitgegaan dat er geen vergunning nodig is voor de werken, zou de duur, volgens een optimistische raming, oplopen tot acht jaar. Daaruit blijkt dat het tijdschema volstrekt onrealistisch is.

Mevrouw de minister, bent u van plan om samen met de MIVB een tweede opinie te vragen over de geloofwaardigheid van het tijdschema en de kostprijs? Moet er niet een nieuwe raming worden gemaakt op basis van realistische verwachtingen?

Voor mij is het belangrijk dat de Brusselaars niet opdraaien voor de zogezegd 'nieuwe' moeilijkheden, omdat die eigenlijk voorspeld waren. De MIVB heeft haar werk meer dan correct gedaan en alle risico's correct gedetecteerd. De internationale aannemers, die wereldwijd ervaring hebben met bouwwerken, kunnen niet beweren dat ze niet op de hoogte waren: het bestek vermeldde duidelijk dat dergelijke verwickelingen mogelijk waren. We zien ook dat de MIVB zich proactief heeft opgesteld in het zoeken naar oplossingen. Ik denk bijvoorbeeld aan het aanpassen van 8 megapascal (MPa) naar 5,9 MPa en de oplossing met de pianoetsen in plaats van de dakplaat. De MIVB heeft ook heel wat middelen gependeed om onafhankelijke bureaus in te schakelen om mee te zoeken naar oplossingen.

Ik denk dat de overheid al het mogelijke doet om tot een oplossing te komen. De privéondernemers moeten hun verantwoordelijkheid opnemen. Als parlementsleden mogen we het spel van de ondernemer niet meespelen, dat erin bestaat de Brusselaars tegen elkaar op te zetten. We trekken in dit dossier aan het langste eind, en moeten ons eensgezind opstellen.

**De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** *(in het Frans).* - *De houding van Ecolo verbaast mij. Mevrouw Pauthier, u lijkt wel een Brusselse Georges-Louis Bouchez.*

*(Gelach)*

*Ecolo ondertekende een meerderheidsakkoord en verbond zich ertoe om de plannen voor de metro uit te voeren.*

*Er zijn twee grote problemen met het metro dossier: een van financiële en een van technische aard. De regering is verantwoordelijk voor het financiële probleem. De bij het begin van de regeerperiode voor de metro beloofde middelen zijn blijkbaar aan andere zaken gependeed. Nu mag de regering de factuur niet gewoon doorschuiven naar de volgende regering. U deed immers een belofte en beschikte over de nodige middelen.*

*De technische problemen waren voorspelbaar bij een dergelijk omvangrijk project. Als er een obstakel opduikt, moet u niet terugkrabbelen, maar oplossingen zoeken voor een metrolijn die*

financer le métro. Telle est la vérité dans ce dossier. C'est à votre gouvernement qu'il incombe de trouver les moyens financiers nécessaires, et non pas tout simplement au prochain gouvernement, comme l'exprime votre ministre du Budget. Après nous, les mouches ! Vous vous êtes engagés et disposiez des moyens nécessaires.

L'autre difficulté est d'ordre technique. À quoi vous attendiez-vous, avec un projet d'une telle ampleur ? Un tel chantier entraîne évidemment des défis techniques. En cas d'obstacle, on ne fait pas demi-tour, on fait face, on se met autour de la table et on trouve des solutions ! Des décisions ont été prises et des montants investis.

Je pense ne pas être le seul, au sein de cette commission, à considérer le métro comme un élément structurant, nécessaire au développement de notre Région. Je ne veux pas faire de Bruxelles un village de campagne, mais une capitale internationale. Ce dossier révèle notamment une différence de vision.

<sup>1167</sup> Face à ce genre de difficultés, nous attendons de votre part du leadership politique. C'est maintenant que nous allons voir si vous avez la capacité de réunir les acteurs autour de la table et de prendre des décisions qui seront parfois difficiles, mais le but est de faire avancer ce dossier. Dès lors, nous attendons de votre part que vous apportiez de la clarté sur les enjeux, que vous indiquiez les possibilités et solutions envisageables et, peut-être - mais c'est secondaire -, que vous établissiez déjà des responsabilités.

Aujourd'hui, une partie de la ville est à l'arrêt, ce chantier doit donc se poursuivre et la priorité actuelle consiste à trouver des solutions à cet effet. La question des responsabilités devra certes être posée, mais elle sera réglée ultérieurement, peut-être même devant les tribunaux. Nous n'allons quand même pas paralyser la ville dans le but d'établir les responsabilités de chacun.

Par conséquent, je rejoins pleinement les questions de mes collègues. Cependant, j'imagine bien que, dans un dossier aussi complexe dont les enjeux financiers et techniques sont si colossaux, cela ne doit pas être facile pour vous d'avoir un partenaire de gouvernement qui tire sans cesse sur le frein à main. Soyez en tout cas assurée de notre soutien dans le développement de ce projet, qui est essentiel pour l'avenir de Bruxelles.

*(Applaudissements et remarques de M. Handichi)*

<sup>1173</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je constate que la quasi-totalité des partis souhaitent poursuivre les travaux. Je suis d'accord avec M. De Beukelaer sur le fait qu'il ne fallait pas rêver : on ne construit pas un métro d'un claquement de doigts. On savait que des problèmes surgiraient, même si les risques pouvaient être évalués.

Je m'étonne que l'on nous rappelle l'accord de gouvernement de 2009, alors que le plus récent, celui de 2019, prévoit justement de continuer à soutenir et de faire avancer ce projet de métro. Aujourd'hui, nous nous heurtons, certes, à un obstacle

*Brussel wel degelijk nodig heeft als het zich als internationale stad wil profileren.*

*Nu moet u blijk geven van politiek leiderschap, alle spelers rond de tafel roepen en mogelijk moeilijke beslissingen nemen, zodat er voortgewerkt kan worden aan de metro. De vraag wie aansprakelijk is, kan later nog worden beantwoord, desnoods in de rechtbank.*

*Ik kan me voorstellen dat vooruitgang niet eenvoudig is met een regeringspartner die voortdurend op de rem staat. Op Les Engagés kunt u echter rekenen als het aankomt op de ontwikkeling van de voor de toekomst van Brussel belangrijke metrolijn 3.*

*(Applaus en opmerkingen van de heer Handichi)*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Bijna alle partijen willen de werken voortzetten. Ik ben het eens met collega De Beukelaer: een metrolijn leg je niet zonder slag of stoot aan.*

*Het verbaast me dat er naar het regeerakkoord van 2009 wordt verwezen, terwijl in dat van 2019 staat dat we de metroplannen voortzetten. Het obstakel waar we vandaag tegenaan lopen, is geen reden om af te haken. Ingenieurs moeten nu de keuze maken om het Zuidpaleis volledig of gedeeltelijk af te breken, maar u*

de taille, mais ce n'est pas une raison pour faire demi-tour. On continue ! Un choix technique important doit être fait. Il est du ressort d'ingénieurs et d'autres responsables. Que l'on démolisse partiellement ou totalement le palais du Midi, l'important, ce sont les répercussions des décisions prises sur les riverains, les commerçants et les clubs de sports : c'est sur ce point que vous devez travailler, Madame la Ministre.

Quelle que soit la décision prise quant au coût et à la durée des travaux, il faudra s'interroger sur les mesures adoptées en faveur des parties concernées. J'ai posé la question la semaine passée, mais, comme très souvent, je n'ai pas eu de réponse. Sur quelle base indemniserez-vous les commerçants ? Comment ferez-vous pour les reloger ? Je suis d'accord avec M. Handichi sur un point : pouvez-vous nous garantir qu'ils pourront revenir dans leurs anciens locaux ?

*(Rumeurs)*

Jamais ? C'est vous qui le dites ! J'aimerais entendre la ministre le dire, car dans ce cas, cela ouvrirait d'autres perspectives. Mais laissons la ministre répondre, ce n'est pas le rôle des députés.

Je rejoins ce qu'un de mes collègues disait : je vous souhaite beaucoup de courage, Madame la Ministre, car la situation n'est pas facile à gérer. Mais il faut avancer dans ce projet.

<sup>1179</sup> **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)**.- J'ai entendu beaucoup de choses très intéressantes. Je vais commencer par prendre votre défense, Madame la Ministre. Je trouve cocasse d'entendre le groupe PS vous attaquer sur les dédommagements pour les commerces du palais du Midi.

Je rappelle en effet à mon estimé collègue socialiste que la compétence pour ces commerces est entièrement dans les mains socialistes de la Ville de Bruxelles, de Mme Ngoi Mutyebele, en l'occurrence. L'échevine qui gère la Régie foncière de la Ville de Bruxelles s'occupe, à ce titre, des entités commerciales.

*(Remarques de M. Dönmez)*

Elle n'est pas échevine du commerce. Je peux vous donner un cours à ce sujet, Monsieur Dönmez, et je vous encourage à faire passer le message auprès de vos collègues de la Ville, y compris du bourgmestre Philippe Close, qui passe régulièrement sur place.

Il y a 150 ans déjà, le chantier était qualifié de désastreuse entreprise. N'est-ce pas amusant de se dire que 150 ans plus tard, on en est toujours au même point ? La Ville de Bruxelles avait alors concédé de lourds investissements. Elle estimait que ceux-ci étaient nécessaires, car à ce moment-là, les investissements venaient du nord et il fallait les compenser. C'était donc une volonté de la Ville de Bruxelles d'investir à cet endroit.

<sup>1185</sup> Aujourd'hui, j'espère que vous en tiendrez compte. Cet investissement est important et stratégique pour la Ville de

*moet de gevolgen voor omwonenden, handelaars en sportclubs binnen de perken houden.*

*Ik heb daar vorige week al vragen over gesteld, maar zoals zo vaak geen antwoord gekregen. Hoe wilt u de winkeliers schadeloos stellen? Kunt u hun verzekeren dat ze hun oude winkelruimte op termijn terugkrijgen?*

*(Rumoer)*

*Nooit? Dat wil ik dan van de minister horen, want dat zou andere perspectieven openen.*

*Ik wens u goede moed, mevrouw de minister, want het is geen gemakkelijke situatie.*

**De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** *(in het Frans)*.- *Mijnheer Dönmez, ik vind het vreemd om te horen hoe een lid van de PS de minister aanvalt over de schadevergoedingen voor de handelaars in het Zuidpaleis, want die vallen onder de bevoegdheid van een PS-schepen bij de stad Brussel.*

*(Opmerkingen van de heer Dönmez)*

*Honderdvijftig jaar geleden al werd een dergelijke werf als een rampzalige onderneming beschreven. De stad Brussel deed aanzienlijke investeringen, omdat ze die nodig achtte. Het was dus een keuze van Brussel-Stad om daar te investeren.*

*Ik hoop dat u daar rekening mee houdt. Het Zuidpaleis vormt het kloppende hart van het zuiden van de Vijfhoek. Het gaat niet alleen over handelszaken, maar ook over voor de wijk*

Bruxelles. C'est un quartier difficile qu'il faut soutenir, avec le palais du Midi, car il est le cœur battant du sud du Pentagone.

Nous avons mentionné les commerces et les dédommagements, mais nous parlons également des éléments d'équipements collectifs qui sont nécessaires à ce quartier, et que nous ne pouvons pas retirer pendant une décennie pour les y replacer quand bon nous semble.

On déplore déjà un manque de salles de sport. J'ai moi-même travaillé à l'ouverture de plusieurs d'entre elles. Retirer celles-ci serait contre-productif, en particulier parce que la situation est déjà problématique et que de nouvelles salles sont encore nécessaires.

Je reviens également sur les questions que j'ai posées à M. Van Hove, auxquelles il n'a pas pu répondre. Ainsi, quand la décision de privilégier un choix politique à des analyses d'experts a-t-elle été prise ? Il semble qu'il existe un ensemble d'analyses partielles, plutôt qu'une étude complète, menée par un seul bureau d'études qui en aurait la totale responsabilité. Nous sommes face aux trous du gruyère !

<sup>1187</sup> Comment avez-vous fait valoir les points de vue du gouvernement bruxellois et de la STIB pour la réalisation du chantier ? C'est un élément essentiel.

Quel sera le surcoût de la réalisation et de la finalisation de ce projet pour le contribuable bruxellois ? Aujourd'hui, on évoque un montant qui avoisine les 170 millions d'euros. Pouvez-vous nous le confirmer ou est-il plus élevé ? Existe-t-il encore des marges ? Comment en est-on arrivé là ? Quel est, par ailleurs, le surcoût lié au choix de la boucle Stalingrad ?

Sur le plan technique, est-il encore possible de revenir au choix et au tracé précédents ? Cette option permettrait-elle de réduire le coût ?

Où se situent les responsabilités, entre l'entrepreneur et les bureaux d'études de la STIB, qui ont également été parties prenantes ?

Qu'en est-il des scénarios privilégiés et des autres possibilités ?

Je voudrais en outre revenir sur un élément que j'avais évoqué succinctement lors de notre dernière discussion sur le sujet. Je rappelle aux députés qui sont venus s'exprimer ici que trois gouvernements successifs ont pris la décision d'élargir le réseau bruxellois de la STIB. Aux côtés d'Ecolo et de Groen, Pascal Smet faisait partie du premier de ces gouvernements qui, en 2008, avait commandé à la STIB des études de faisabilité quant à une prolongation du métro. La décision de principe a donc été prise dès ce moment-là.

En 2013, le gouvernement, qui comptait toujours Groen et Ecolo dans ses rangs, mais plus le sp.a, a confirmé cette décision de principe en déterminant le tracé de la nouvelle ligne.

*noodzakelijke gemeenschappelijke voorzieningen. Die kunnen onmogelijk tien jaar lang gesloten blijven.*

*Wanneer viel de beslissing om een politieke keuze te laten voorgaan op bevindingen van deskundigen? Blijkbaar is er een reeks gedeeltelijke studies uitgevoerd, in plaats van één studie door één bureau dat er de volledige verantwoordelijkheid voor zou dragen.*

*Hoe gaf u de standpunten van de regering en de MIVB het nodige gewicht bij de uitvoering van de werken?*

*Hoeveel zullen de extra kosten bedragen? Gaat het inderdaad om 170 miljoen euro of is het meer? Is er nog marge? Hoe is het zover gekomen? Welke extra kosten gaan gepaard met de keuze voor het traject over de Stalingradlaan?*

*Is het technisch gezien nog mogelijk om voor een van de vroegere trajecten te kiezen? Kan dat de kosten beperken?*

*Welk scenario krijgt de voorkeur? Wat met de andere mogelijkheden?*

*Voorts wil ik terugkomen op de uitspraak dat drie opeenvolgende regeringen beslisten om het MIVB-netwerk uit te breiden. Naast Ecolo en Groen zat huidig staatssecretaris Pascal Smet in de eerste van die regeringen, die in 2008 haalbaarheidsstudies over een verlenging van de metro bestelde. Toen werd een principebesluit genomen, dat de volgende regering - met Groen en Ecolo, maar zonder sp.a - bevestigde door het traject vast te leggen en Beliris en de MIVB de opdracht te geven om de plannen uit te voeren.*

Le deuxième gouvernement est allé plus loin dans le processus décisionnel et les membres d'Ecolo et Groen ont bien confirmé ce choix politique à l'époque. Le tracé a été choisi et Beliris et la STIB ont été chargés de l'exécuter.

<sup>1189</sup> N'en déplaise à mon estimé collègue, Christophe De Beukelaer - que je sais favorable au métro, contrairement à Ecolo -, son parti a soutenu en 2015 une décision confirmant le tracé de 2007, qui passe par l'avenue de Stalingrad et prévoit la création de la nouvelle station Constitution. Il importe donc de rappeler que les uns et les autres ont été parties prenantes de cette décision, ce qui rend quelque peu cocasses les accusations à l'encontre du MR.

<sup>1191</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il me semble relever un élément qui fait consensus dans cette salle, à savoir l'inquiétude pour le budget, pour les aspects techniques mais aussi et surtout, pour le quartier. Je partage totalement ces inquiétudes. Quand on lance des chantiers pour prolonger le réseau de métro et renforcer l'offre de transport en commun, on sait que certains subiront beaucoup plus que d'autres le choix d'un tunnel souterrain. Le même problème se présentera dans le futur à Schaerbeek et à Evere, et je suis d'accord qu'il faut trouver des solutions pour les personnes touchées. Je serai même un peu plus radicale que M. Handichi.

*(Remarques de M. Handichi)*

Il ne s'agit pas seulement de savoir si les clubs sportifs pourront réintégrer les lieux. Il faut savoir ce qu'il adviendra d'eux entre-temps. Nous ne pouvons pas les faire attendre pendant quatre ou cinq ans, ni les envoyer jouer à Asse, Dilbeek ou Sint-Pieters-Leeuw. Il nous faut une solution dans le quartier, pendant toute la durée des travaux, quel que soit le scénario retenu.

Il en va de même pour les commerçants, qui font preuve pour l'instant d'une incroyable résilience, en continuant de fonctionner et même d'ouvrir de nouveaux commerces dans une situation extrêmement difficile. Nous avons déjà un accord avec eux, mais nous devons en renégocier un nouveau. Je ne peux pas vous en fournir aujourd'hui le détail, car il dépendra des conditions et des choix opérés, mais il est évidemment indispensable.

Le palais du Midi revêt une grande importance patrimoniale, mais aussi sociétale et économique, car il fait vivre le quartier. Sur ce point, nous sommes tous d'accord.

<sup>1199</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Dans ma réponse, je me focaliserai sur le premier tronçon de la ligne de métro 3, entre Albert et Gare du Nord, la partie entre Gare du Nord et Bordet constituant un projet distinct.*

*Sur le premier tronçon, la question centrale concerne la fameuse portion de 120 m. Elle doit être réalisée le plus rapidement possible, non sans que tous les aspects aient été pris en considération : budget, responsabilités de l'entrepreneur et des pouvoirs publics, conséquences pour le quartier.*

*Mijnheer De Beukelaer, uw partij steunde in 2015 de beslissing om het traject uit 2007 via de Stalingradlaan te bevestigen. De betrokkenheid van bepaalde partijen bij de beslissingen maakt de beschuldigingen tegenover de MR nogal vreemd.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Iedereen lijkt zich zorgen te maken over de kostprijs van de technische ingrepen en de gevolgen voor de wijk. Ik deel die bezorgdheid. Soortgelijke problemen zullen zich ook in Schaarbeek en Evere voordoen. Er moeten oplossingen komen voor de betrokkenen en ik ga daarin zelfs nog verder dan de heer Handichi.*

*(Opmerkingen van de heer Handichi)*

*De vraag is niet alleen of de sportclubs op termijn kunnen terugkeren naar hun huidige locatie, maar ook waar ze tot die tijd terecht kunnen. We kunnen ze geen vier of vijf jaar laten wachten zonder oplossing of naar de Rand sturen.*

*Hetzelfde geldt voor de winkeliers, die blijk geven van ongelooflijke veerkracht. We hebben al een akkoord met hen, maar dat moet na nieuwe onderhandelingen worden aangepast.*

*Het Zuidpaleis heeft een grote erfgoedwaarde en brengt de buurt tot leven. Daar zijn we het allemaal over eens.*

*(verder in het Nederlands)*

In mijn antwoord ligt de focus op het eerste deel van metrolijn 3, het traject tussen Albert en Brussel-Noord. Het traject tussen Brussel-Noord en Bordet vormt een apart project in een aparte fase. Dat is belangrijk omdat de beslissingen daarover onder een andere historiek vallen, met aparte beslissingsmomenten en andere ogenblikken waarop een ommekeer onmogelijk wordt.

Het werk aan het traject Albert - Brussel-Noord is bezig en de problemen situeren zich op de bewuste 120 m. Ik zal de wat-alsvragen zo goed mogelijk proberen te beantwoorden, maar

*La STIB a tenu compte de la technicité du projet dans le marché public. Les risques étaient ainsi exposés dans le cahier des charges. Tout le monde sait que Bruxelles a été bâtie sur des marécages. Des études de sol ont été menées aussi sous le palais du Midi.*

de hamvraag is welke oplossing we voor die 120 m kunnen vinden. Die moet er zo snel mogelijk komen, maar niet zonder alle aspecten in overweging te nemen, zoals het budget, de verantwoordelijkheid van de aannemer en van de overheid, de concrete impact op de financiën en op de buurt.

Er zijn heel wat technische aspecten en daarom is het goed dat de MIVB die vorige week is komen uitleggen. Het is duidelijk dat we de expertise van een ervaren aannemer nodig hebben en zo zijn er geen vijftig. De MIVB heeft bij de aanbesteding ook voortdurend rekening gehouden met de techniciteit van het project.

Iedereen weet dat Brussel op een moeras is gebouwd en dat de uitdaging groot zijn. Er is onderzoek gevoerd, ook in de grond onder het Zuidpaleis, en de risico's zijn in het bestek opgenomen.

Dat is een belangrijk element in het dossier, zoals de heer Verstraete al zei. Ik begrijp de opmerkingen van de commissieleden dat het conflict tussen de MIVB en de aannemer niet op de buurt mag wegen, maar we moeten ons met de regering wel achter de MIVB scharen. We willen namelijk niet dat de situatie wordt misbruikt om een extra factuur door te schuiven en we kunnen evenmin aanvaarden dat we zomaar met een vertraging van jaren worden geconfronteerd. We moeten ons dus voldoende assertief opstellen en de MIVB volledig steunen.

De aannemer moest de parameters voor de uitvoering van de jetgroutingtechniek aanpassen aan de ondergrond om te kunnen voldoen aan de contractuele eisen inzake waterdichtheid en draagkracht. Jetgrouting is een funderingstechniek die erin bestaat om onder hoge druk een betonlaag in de ondergrond te injecteren. De aannemer werd bij de aanvang van de werkzaamheden geconfronteerd met onverwachte technische moeilijkheden. Er zijn bijkomende tests uitgevoerd en meerdere parameters werden uitgetoetst. Die moeilijkheden doen niets af aan de keuze voor de techniek van jetgrouting, die door het studie bureau van de MIVB was aanbevolen, maar hebben wel tot de huidige problematische situatie geleid.

*(verder in het Frans)*

*Er zijn geen stabiliteitsproblemen met het Zuidpaleis zelf. De uitvoeringsparameters van de werkzaamheden moeten nauwgezet worden aangepast om toekomstige stabiliteitsproblemen te voorkomen.*

*Na aanvullende analyses door haar studie bureau heeft de MIVB in juni 2022 voorgesteld om de jetgroutingstechniek te verfijnen.*

*Na de ingebrekestelling van augustus 2022 ontving de MIVB een offerte van de aannemer die ze te duur vindt en waarvan de termijnen onredelijk lang lijken. In de offerte werden de kosten en de termijn bovendien niet gemotiveerd.*

<sup>1201</sup> *C'est un élément important du dossier. J'entends bien que le conflit entre la STIB et l'entrepreneur ne peut peser sur le quartier, mais nous devons nous ranger du côté de la STIB. Il ne faudrait pas que la situation serve de prétexte pour justifier une facture plus élevée et un allongement du délai.*

*L'entrepreneur doit adapter les paramètres de mise en œuvre de la technique du « jet grouting » (consolidation du sol dans la masse par injection sous haute pression d'un coulis à base de ciment) au sous-sol pour répondre aux exigences contractuelles d'étanchéité et de portance. Il a été confronté dès le départ à des difficultés imprévues qui ne remettent toutefois pas en question cette technique, recommandée par le bureau d'études de la STIB.*

<sup>1203</sup> *(poursuivant en français)*

Je rappelle qu'il n'y a pas de problème de stabilité pour le palais du Midi lui-même. Celui-ci a été touché par les chantiers en sous-sol. L'accès à ces derniers est compliqué, car il faut ouvrir puis refermer. Si les paramètres d'exécution doivent être adaptés avec précision, c'est justement pour éviter tout problème de stabilité ultérieur.

Face aux difficultés rencontrées par le consortium dans le cadre du chantier, la STIB, se fondant sur les analyses complémentaires réalisées par son bureau d'études, a proposé une solution en juin 2022, consistant à affiner le procédé du « jet grouting ».

En réponse à la mise en demeure, en août 2022, la STIB a reçu une offre de son entrepreneur, laquelle a été jugée démesurée en matière de coûts et déraisonnable en matière de délais. Par

ailleurs, contrairement à ce que la STIB est en droit d'attendre en application de la législation relative aux marchés publics, l'offre ne comprenait aucune justification, ni des coûts, ni des délais.

<sup>1205</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Le 23 décembre 2022, la STIB a exigé que l'entrepreneur reprenne les travaux. L'entrepreneur ayant refusé, la STIB lui a communiqué le 6 février qu'elle avait droit à une pénalité de 50.000 euros par jour et a engagé une procédure judiciaire.*

*La STIB et l'entrepreneur ont depuis lors entamé des négociations pour trouver une solution, de manière à éviter un long conflit juridique ayant un impact important sur l'exécution des travaux.*

*Deux solutions sont étudiées : le maintien, moyennant adaptations, de la technique du « jet grouting », et la démolition partielle du palais du Midi.*

<sup>1207</sup> *(poursuivant en français)*

Le palais du Midi est un lieu très important dans le quartier de l'avenue de Stalingrad. Il revêt des fonctions sociale, économique et patrimoniale essentielles. Nous devons aborder cette question non seulement sous l'angle de la mobilité, mais aussi des points de vue économique, social et urbanistique.

Les impacts sur les occupants et les utilisateurs du palais du Midi ainsi que sur les riverains sont également en cours d'analyse. Pour ce faire, nous collaborons avec les administrations de la Ville – que je remercie, car elles travaillent depuis plusieurs mois avec nous à la recherche de solutions alternatives - en interaction avec les représentants des associations.

Un inventaire d'options est à l'étude en fonction des deux scénarios envisagés pour accompagner, reloger ou indemniser les occupants. Nous devons tenir compte à cet égard des différentes catégories et profils que sont les commerçants, les clubs sportifs et les visiteurs. Tous ces éléments seront comparés, consolidés et transmis au gouvernement en mars ou avril pour une prise de décision.

Cette décision aura de fortes répercussions sur ce quartier bruxellois. C'est pourquoi le gouvernement bruxellois prendra

*(verder in het Nederlands)*

Op 23 december 2022 eiste de MIVB dat de aannemer het werk zou hervatten. Begin januari 2023 stelde de MIVB echter vast dat er nog altijd geen gevolg aan die eis was gegeven en stelde ze de aannemer in gebreke. Na de formele weigering van de aannemer om aan die eis te voldoen, deelde de MIVB de aannemer op 6 februari mee dat ze recht had op een schadevergoeding van 50.000 euro per kalenderdag. De MIVB startte ook een gerechtelijke procedure op, die ertoe kan leiden dat de aannemer drie jaar lang van toekomstige opdrachten van de MIVB wordt uitgesloten.

Sindsdien hebben de MIVB en de aannemer onderhandelingen van beperkte duur opgezet om een oplossing te vinden. Dat zou natuurlijk de beste uitkomst zijn, want zo vermijden we een jarenlang juridisch conflict en een grote impact op de uitvoering van de werkzaamheden.

Er worden nu twee oplossingen onderzocht. De eerste is het behoud van de jetgroutingmethode, zoals bepaald in het contract met de MIVB, met summierere aanpassingen. De meerkosten en de aanpassing van het tijdpad moeten wel in overstemming zijn met de wetten van de markt. Een andere mogelijkheid is de gedeeltelijke ontmanteling van het Zuidpaleis, met behoud van de gevels. Het tunnelgedeelte zou dan in de openlucht kunnen worden gebouwd met behulp van beproefde technieken voor dergelijke omstandigheden.

*(verder in het Frans)*

*We kunnen deze kwestie niet alleen vanuit mobiliteitsoogpunt benaderen. Er spelen ook economische, sociale en stedenbouwkundige aspecten mee.*

*De gevolgen voor de gebruikers van het Zuidpaleis en de omwonenden worden momenteel in kaart gebracht, evenals mogelijke schaderegelingen en dergelijke als gevolg van de twee scenario's die worden overwogen. De regering zal in mei of april de knoop doorhakken.*

*De uiteindelijke beslissing heeft grote gevolgen voor de wijk. Daarom wordt de knoop doorgemaakt in overleg met de stad Brussel, omwonenden, organisaties, winkeliers en andere gebruikers van het Zuidpaleis.*

sa décision en concertation étroite avec la Ville de Bruxelles, mais aussi avec les riverains, les associations, les commerçants et autres usagers du palais du Midi. Il est essentiel que ceux-ci soient consultés pour évaluer les conséquences des différents scénarios sur leur vie. La décision la plus réaliste et la plus éclairée doit être prise le plus rapidement possible, sur la base de données stabilisées et fiables.

<sup>1209</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Les travaux de préparation du projet d'aménagement de l'avenue de Stalingrad par la Ville de Bruxelles ont débuté et le permis est attendu cette année. La suite de ces travaux ne peut toutefois être entamée tant que la zone est occupée par le chantier de la ligne de métro 3.*

*Je souligne que seuls les travaux sous le palais du Midi sont interrompus. Les autres travaux se poursuivent normalement.*

<sup>1211</sup> *(poursuivant en français)*

Beaucoup de questions ont été posées sur les responsabilités des décisions prises, et le moment où elles ont été prises.

Ce débat important doit se faire, non pour incriminer l'un ou l'autre, mais pour comprendre l'historique et l'élaboration de telles décisions. Comme l'ont indiqué plusieurs intervenants, cela fait longtemps qu'on parle de ce dossier et l'on continuera encore à en parler pendant longtemps.

Pour ce qui est de la chronologie des décisions, le point de non-retour est l'attribution du marché à un entrepreneur.

Pour le premier tronçon, Gare du Nord - Bordet, la décision est prise et le chantier est en cours.

<sup>1211</sup> **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Le premier tronçon est Albert - Gare du Nord.

<sup>1211</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Effectivement. Le marché pour le tronçon Albert - Gare du Nord a été attribué en mai 2019. Cette décision qui constituait un point de non-retour a évidemment été suivie de plusieurs autres décisions.

Pour le deuxième tronçon - celui de Schaerbeek et Evere qui va jusqu'à Bordet -, le processus en cours aboutira à une décision en principe fin 2024. La décision politique est déjà prise, même si des études doivent encore être effectuées.

<sup>1217</sup> Le tracé initialement inscrit au plan régional d'affectation du sol est celui établi au milieu des années 1970, au moment de la construction du prémétro des boulevards du centre, sous le premier voûtement de la Senne. Les plans de 1975

*(verder in het Nederlands)*

De werkzaamheden van de nutsbedrijven zijn begonnen ter voorbereiding van het project van de stad Brussel voor de bovengrondse heraanleg van de Stalingradlaan. De vergunning daarvoor wordt dit jaar verwacht. De mogelijkheden voor de verdere werkzaamheden hangen af van wanneer de zones worden vrijgemaakt die nu nog worden ingenomen door de werken aan het station Toots Thielemans, de logistieke zone voor het jetgrouten van het Zuidpaleis en de zone voor Stalingrad Village in de richting van het Rouppeplein.

Ik wijs erop dat alleen de werkzaamheden onder het Zuidpaleis stilgelegd zijn. De overige werkzaamheden worden volgens het normale tijdschema voortgezet.

*(verder in het Frans)*

*In de chronologie van de beslissingen vormt het moment waarop de opdracht aan een aannemer wordt toegewezen het punt waarop de plannen definitief worden.*

*Voor het eerste deel, tussen het Noordstation en Bordet, zijn de werken gestart.*

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het eerste deel gaat van Albert tot Noordstation.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Inderdaad. Die opdracht is in mei 2019 toegewezen. Voor het tweede deel valt de beslissing in principe eind 2024. De politieke beslissing over metrolijn 3 echter al genomen, ook al moeten er nog studies worden uitgevoerd.*

*Voor de aanleg van het oorspronkelijke metrotraject dat midden de jaren 1970 werd uitgetekend, zouden onteigeningen en*



prévoyaient un passage sous l'îlot Woeringen, avec expropriation et démolition de celui-ci, la création d'une station Poincaré perpendiculaire à la Petite ceinture et un passage sous l'îlot Jamar avant de rejoindre le tunnel du métro sous la place Bara, vers la gare du Midi. Cela devait également entraîner des expropriations et des démolitions. Je n'ai pas vérifié quel était le gouvernement en place à l'époque.

<sup>1217</sup> **M. Youssef Handichi (PTB).**- La Région n'existait pas encore.

<sup>1217</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est vrai.

Le 19 juillet 2013, le conseil d'administration de la STIB a attribué à une association momentanée, dont faisait partie la société Greisch, les études de gros œuvre et de parachèvement de divers tronçons, dont le tracé entre la station Anneessens et la gare du Midi.

En décembre 2013, le gouvernement bruxellois adopte le projet de plan régional de développement durable (PRDD) de manière à orienter les décisions politiques et d'aménagement pour répondre aux nouveaux défis de la Région. La carte du projet de ville synthétisant les principaux objectifs du PRDD cible notamment les pôles de développement régionaux.

L'un d'eux reprend le périmètre du pôle Constitution et les lignes de métro en projet, dont fait partie la liaison Nord-Midi. Il intègre la ligne de métro existant au niveau de la gare du Midi et l'étude des lignes de métro projetées de part et d'autre de la zone Lemonnier. C'est ce tracé qui sera finalement retenu pour la réalisation du pôle Constitution afin d'éviter les expropriations du bâti résidentiel.

En décembre 2013 toujours, le gouvernement a marqué son accord sur le projet d'arrêté octroyant au budget 2013 une dotation spécifique à la STIB pour les phases 1 et 2 de l'étude du tunnel Constitution. Le 20 mars 2014, il a marqué également son accord sur le projet octroyant, pour l'année budgétaire, une dotation spécifique pour les phases 3 à 5 de cette étude.

<sup>1223</sup> En juillet 2015, conformément au projet de PRDD - ce plan a été définitivement approuvé en juillet 2018 -, le gouvernement régional a confirmé, dans le schéma directeur du métro Albert - Gare du Nord, le tracé raccordant les stations Anneessens et Gare du Midi tel qu'il avait été étudié depuis 2012, celui-ci passant sous le palais du Midi.

En novembre 2015, dans le cadre du programme de conversion de l'axe Albert - Gare du Nord en métro, la STIB a déposé une demande de permis d'urbanisme comprenant la nouvelle station Constitution implantée sous l'avenue de Stalingrad et les tunnels (métro et tram) de raccordement aux infrastructures existantes. Il était prévu que cette nouvelle station s'organise autour d'un nœud intermodal qui forme le cœur de la station : un lieu d'échange entre les surfaces au niveau -1, les voies de tram au niveau -2 et les voies de métro au niveau -3. Situé sous le carrefour

*afbraakwerken nodig zijn geweest. Ik weet niet wie er toen in de regering zat.*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest bestond toen nog niet.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Inderdaad.*

*In juli 2013 gaf de MIVB een tijdelijke vereniging de opdracht om de studies over de ruwbouw en de afwerking van de verschillende delen van de nieuwe metrolijn uit te voeren.*

*In december 2013 keurde de regering het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling goed, waarin het huidige traject voor de nieuwe metrolijn is opgenomen. Dankzij dat laatste moeten er geen woningen worden onteigend. Daarnaast keurde de regering in die maand specifieke dotaties aan de MIVB voor de uitvoering van het project goed.*

*In 2015 bevestigde de regering de plannen voor het traject dat onder het Zuidpaleis door loopt.*

*In november 2015 vroeg de MIVB een stedenbouwkundige vergunning voor dat deel aan. Er zou een nieuw metrostation Grondwet onder de Stalingradlaan worden gebouwd, dat een belangrijk overstappunt zou worden.*

*In juli 2017 keurde de regering het voorstel goed om het Gewestelijk Bestemmingsplan in die zin te wijzigen. Vervolgens werd het project ingrijpend gewijzigd als gevolg van de inkrimping van het budget van Infrabel en de NMBS voor de renovatie van het Zuidstation. De plannen die in 2015 waren goedgekeurd, moesten aansluiten bij de investeringsplannen van Infrabel en de NMBS met betrekking tot het richtplan voor de Zuidwijk, met onder meer een aanpassing van de tramsporen. Doordat die plannen om budgettaire redenen moesten worden*

Stalingrad-Midi, cet espace devait regrouper les services aux voyageurs.

En juillet 2017, le gouvernement a approuvé la proposition de modification du plan régional d'affectation du sol en ce sens. Le projet a ensuite été considérablement remanié en raison de la contraction des moyens budgétaires qu'Infrabel et la SNCB pouvaient mobiliser pour la refonte de la gare du Midi.

Le projet approuvé en 2015 prévoyait, en coordination avec le plan d'investissement d'Infrabel et de la SNCB et pour s'inscrire dans le schéma directeur du quartier du Midi, la suppression du passage des trams dans la rue couverte, avec pour conséquence la nécessité de réaliser une trémie de tram sur l'avenue Fonsny. Toutefois, en raison de l'adoption par Infrabel et la SNCB du projet de rénovation de la gare du Midi, l'infrastructure destinée au tram présente dans la rue couverte reste finalement disponible, ce qui simplifie le projet et son intégration dans le bâti existant.

<sup>1225</sup> La STIB a, sur cette base, établi un nouveau plan directeur basé sur l'alternative 1B de l'étude d'incidences réalisée dans le contexte de la procédure d'urbanisme. Le projet reste, bien entendu, conforme au plan régional d'affectation du sol modifié. La mise à jour du schéma directeur, approuvée par le gouvernement régional le 14 décembre 2017, permet de dessiner les plans des infrastructures à réaliser.

Sur le tracé ainsi établi, la stratégie générale d'évitement du bâti et des logements particuliers a pu être suivie. En corollaire, un passage en sous-couvre du palais du Midi s'est imposé afin de rejoindre, depuis l'axe de la ligne de préméto existante, l'avenue de Stalingrad, sous laquelle sera implantée la nouvelle station de métro Toots Thielemans.

En juin 2018, la STIB a, sur cette base, modifié la demande de permis d'urbanisme. Le permis d'urbanisme a été attribué le 24 avril 2019. Le marché des travaux a ensuite été attribué par le conseil d'administration de la STIB le 29 mai 2019. On peut donc considérer que c'est à cette date que les travaux ont été lancés.

L'étude d'incidences a analysé et validé la pertinence de la station Toots Thielemans pour la déserte du quartier en transports en commun, en effectuant notamment une comparaison avec une situation sans station. La décision a été prise de ne pas priver d'accès à la future ligne de métro le quartier subissant les nuisances du chantier et bénéficiant actuellement d'un accès à la station de préméto Lemonnier.

<sup>1227</sup> Le tracé du tronçon allant de Albert à la Gare du Nord sous le palais du Midi figure dans le projet de PRDD adopté par le gouvernement bruxellois, tout comme l'approbation du lancement des études concernant le tunnel sous la place de la Constitution plus loin sur le même tracé. Il a été arrêté afin d'éviter des expropriations importantes des constructions en surface, fortement développées dans l'intervalle entre les îlots Woeringen et Jamar.

*aangepast, blijft het huidige traject van de tram echter behouden, waardoor de aansluiting op het stationsgebouw eenvoudiger wordt.*

*Op basis daarvan werkte de MIVB een nieuw richtplan uit, dat de regering in december 2017 goedkeurde. Op basis daarvan konden de uit te voeren infrastructuurplannen worden opgemaakt.*

*Voor het traject dat zo tot stand kwam, zijn geen onteigeningen nodig. Het loopt onder het Zuidpaleis door naar de Stalingradlaan, waar het nieuwe metrostation Toots Thielemans komt.*

*In juni 2018 wijzigde de MIVB op basis daarvan haar aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning. Die laatste is op 24 april 2019 toegekend, waarna de MIVB op 29 mei 2019 de opdracht aan een aannemer toeweest. Die dag kan dus als de startdatum van de werken worden beschouwd.*

*Uit de effectenstudie bleek dat het nieuwe metrostation een positief effect zou hebben met betrekking tot de bereikbaarheid van de Stalingradwijk met het openbaar vervoer. Er werd dan ook beslist dat de wijk, die overlast van de werkzaamheden moet ondergaan, daadwerkelijk een metrostation moet krijgen.*

*De aanleg van de metrolijn tussen Albert en het Noordstation en de uitvoering van studies over het boren van een tunnel onder het Grondwetplein worden vermeld in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO). Die beslissing werd genomen om onteigeningen te vermijden.*

*Met betrekking tot het gedeelte tussen Albert en het Noordstation zijn twee effectenstudies uitgevoerd, respectievelijk na de wijziging van het GBP en bij de aanvraag van de*

Ce tracé a fait l'objet de deux études d'incidence, l'une à la suite du changement du plan régional d'affectation du sol (PRAS) et l'autre à la suite de la demande de permis pour le tunnel sous la place de la Constitution. Il a été confirmé après une comparaison aux solutions alternatives évaluées dans les études d'incidences. Ces tracés alternatifs passaient dans l'ancien lit de la Senne, sous l'îlot Jamar, et reprenaient en sous-œuvre le collecteur de la Senne en sous-sol sur le boulevard du Midi.

Le 12 décembre 2013, le gouvernement a adopté le PRDD qui schématise les lignes de métro projetées et a approuvé le lancement des études des tracés du tunnel sous la place de la Constitution. C'était sur la base de ces tracés que la STIB et Bruxelles Mobilité avaient élaboré le schéma directeur approuvé en mars 2015.

Quant aux sondages sous le palais du Midi, une première campagne d'essais de sol a été réalisée fin 2015, la seconde datant de fin 2016, début 2017. En marge de ces essais de sol à grande profondeur, des sondages ont été réalisés par des équipes de la STIB en 2015 et 2016, aux abords et dans l'enceinte du parking disponible au moment de l'étude du palais du Midi. Après la désignation d'une entreprise en 2019, plusieurs essais ont été réalisés en 2020, y compris dans les caves des commerçants qui n'ont été libérées qu'au moment des travaux.

<sup>1229</sup> En raison des difficultés rencontrées, des sondages complémentaires ont été réalisés, qui ont permis d'affiner la connaissance du sol. Ainsi, une modélisation tridimensionnelle du sol du palais du Midi a permis de mieux visualiser les différentes couches rencontrées et de préciser le niveau de la couche d'argile, sans remettre fondamentalement en question les résultats des essais initiaux.

Au moment de la remise d'offre, l'entreprise générale était bien au courant de l'hétérogénéité du sous-sol et de l'existence de l'ancienne vallée de la Senne. Ces points n'ont pas fait l'objet de remarques lors de la passation du marché.

La technique du « jet grouting » est régulièrement utilisée, même dans le cas de sols présentant des difficultés complexes. Cette méthode n'a été dénoncée par aucun soumissionnaire et son choix n'a pas non plus été remis en question par une récente étude comparative des différentes solutions.

S'agissant des sondages sur le tronçon Gare du Nord - Bordet, deux campagnes géotechniques - G1 et G2 - ont été réalisées lors des études préliminaires et ont permis un dimensionnement des ouvrages pour la phase de demande de permis et l'adjudication de génie civil (tunnel et station).

Une campagne G2 bis vient d'être lancée, incluant à nouveau une dizaine de sondages et forages avec un piézomètre, ainsi que des essais en laboratoire pour compléter les informations fournies par les campagnes G1 et G2.

Les résultats bruts des différentes campagnes géotechniques, ainsi que leur interprétation par notre bureau d'études, ont été

*vergunning voor de tunnel onder het Grondwetplein. Er werden alternatieven overwogen.*

*In december 2013 keurde de regering het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling goed, waarin de plannen van de toekomstige metrolijnen zijn opgenomen. Voorts gaf ze groen licht voor studies over tunneltrajecten onder het Grondwetplein. Op basis daarvan stelden de MIVB en Brussel Mobiliteit het in maart 2015 goedgekeurde richtschema op.*

*De ondergrond van het Zuidpaleis werd eind 2015 en eind 2016 onderzocht. Tegelijkertijd voerde de MIVB in de omgeving en op de beschikbare parking een bodemonderzoek uit. Nadat in 2019 een aannemer was aangesteld, vonden er in 2020 meerdere tests plaats, onder andere in de kelders van de handelszaken in de Stalingradlaan, die pas vrijkwamen op het ogenblik dat de werken startten.*

*Toen er problemen opdoken, werd er bijkomend onderzoek uitgevoerd, dat een beter beeld van de bodemlagen en de diepte van de kleilaag onder het Zuidpaleis opleverde.*

*De aannemer was bij het indienen van zijn offerte op de hoogte van de heterogene samenstelling van de ondergrond en de aanwezigheid van de vroegere bedding van de Zenne. Bij de toewijzing van de opdracht werden daar geen opmerkingen over gemaakt.*

*Jetgrouting wordt vaak toegepast, ook in moeilijke omstandigheden. Niemand trok de keuze voor die techniek in twijfel, ook niet in een recente vergelijkende studie.*

*Voor het stuk tussen het Noordstation en Bordet zijn voorafgaand twee bodemonderzoeken uitgevoerd. Er loopt nog een aanvullend onderzoek. De resultaten van de verschillende onderzoeken werden aan de voor de opdracht geselecteerde kandidaten bezorgd. Alle informatie zit gebundeld in een dossier van duizenden pagina's. De resultaten van het recentste onderzoek verwacht ik tegen de zomer van 2023. Ze worden opgenomen in het dossier voor een tussentijdse offerteaanvraag.*

fournis aux candidats sélectionnés pour le marché de génie civil, pour qu'ils puissent en tenir compte lors de l'établissement de leurs offres. Cette phase est en cours.

Ces informations sont compilées dans un dossier de plusieurs milliers de pages, regroupant des informations géotechniques et hydrogéologiques. Les résultats de la campagne G2 bis sont attendus pour l'été 2023 et seront intégrés dans le dossier de demande d'offre intermédiaire.

<sup>1231</sup> Enfin, le marché de génie civil prévoit une campagne G3, que l'entrepreneur réalisera pendant le chantier afin de compléter les informations difficiles à fournir à ce stade du projet. Il s'agit notamment d'essais à réaliser dans les galeries en sous-œuvre du bâtiment. Ces zones ne sont pas accessibles lors de cette phase du projet, mais le seront lors du chantier. Tout cela est donc prévu pour la construction de la seconde partie du métro Gare du Nord - Bordet.

S'agissant d'un retour éventuel à un autre tracé pour le premier tronçon, toutes les parois et les toitures des tunnels ont déjà été réalisées sur 120 mètres sous le palais du Midi. Un changement de tracé impliquerait un abandon du chantier actuel et de nombreuses pertes financières, voire la démolition d'ouvrages de connexion déjà construits dans l'avenue Jamar.

À cet effet, des investissements sans plus-value devraient être réalisés pour la remise en état des voiries. En outre, le gouvernement devrait à nouveau lancer de nouvelles et importantes expropriations du bâti résidentiel fortement développé au sein de l'intervalle entre les îlots Woeringen et Jamar, ce qui impliquerait un report d'au moins dix ans du redémarrage des travaux. Un changement de tracé me semble donc inconcevable.

<sup>1233</sup> M. Loewenstein demande si une autre décision pourrait être prise. J'ai fait tout l'historique des décisions. Nous savions évidemment que le sous-sol bruxellois était compliqué, nous l'avions étudié, et nous ne souhaitons évidemment pas ces problèmes !

Il est difficile de dire ce qu'il se serait passé si nous avions pris une autre décision. Dans le cas d'une solution alternative, cela signifie qu'il aurait fallu exproprier tous les bâtiments de l'îlot Woeringen, ce qui n'aurait pas été évident non plus. Le choix n'était pas facile à faire à l'époque. Aujourd'hui, la seule option consiste à trouver une solution pour poursuivre ce chantier, en évitant le plus possible les surcoûts, les retards et surtout les conséquences négatives pour le quartier.

Concernant la possibilité de revenir en arrière et la mise en œuvre de la ligne de métro sur le tronçon entre Gare du Nord et Albert, les travaux de génie civil sont en cours aux stations Albert, Constitution et Gare du Nord, la dernière partie étant à charge de Beliris. Pour les autres travaux, la plus grande partie des marchés ont été attribués, certains étant déjà en cours de déploiement aux

*Ten slotte zal er tijdens de werken bijkomend bodemonderzoek uitgevoerd worden om informatie te verkrijgen die in het huidige stadium moeilijk te vergaren is. De nodige voorbereidingen worden dus getroffen voor de aanleg van het tweede deel van de nieuwe metrolijn tussen het Noordstation en Bordet.*

*Over een lengte van 120 m zijn er al tunnelwanden en -plafonds aangelegd onder het Zuidpaleis. Als het traject nu nog wijzigt, houdt dat een groot financieel verlies en de afbraak van aansluitingswerken op de Jamarlaan in. Voor het nieuwe tracé zouden bovendien onteigeningen nodig zijn, waardoor de heropstart van de werken nog minstens tien jaar op zich zou laten wachten. Dat is volgens mij geen optie.*

*Mijnheer Loewenstein, als we destijds voor het alternatieve tracé hadden gekozen, waren er heel veel onteigeningen nodig geweest. Dat zou ook niet eenvoudig zijn geweest. Het was geen gemakkelijke keuze. Vandaag kunnen we niet anders dan op zoek gaan naar een oplossing en trachten de bijkomende kosten, de vertraging en de negatieve gevolgen voor de wijk te beperken.*

*Voor het stuk tussen het Noordstation en Albert zijn de werken ondertussen gestart. Voor de overige werken zijn nagenoeg alle opdrachten toegewezen. Bovendien zijn er ingrijpende infrastructuraanpassingen doorgevoerd. Als de werken worden stopgezet, moet dat allemaal opnieuw worden aangepast. Bovendien moeten de huidige bouwputten dan weer worden dichtgemaakt, wat geld kost zonder dat het enige meerwaarde oplevert. Op onze schreden terugkeren lijkt mij dan ook een puur theoretische optie.*

interstations, comme le troisième rail, les locaux techniques et l'adaptation des échelles à câbles.

De manière complémentaire, les modifications profondes déjà réalisées aux infrastructures rendent impossible la reprise de l'exploitation du prémétro dans la configuration traversante pour toutes les lignes de l'axe Albert - Gare du Nord. En conséquence, l'hypothèse de la marche arrière me semble purement théorique.

De plus, les espaces ouverts en chantier ne peuvent être laissés tels quels. L'avenue de Stalingrad, la station Albert et le palais du Midi doivent être remis en bon état. Des investissements sans plus-value doivent y être consacrés. Il est donc totalement impensable de reporter ou d'abandonner les chantiers en cours.

<sup>1235</sup> Pour le second tronçon, entre Gare du Nord et Bordet, la situation est différente, car les travaux n'ont pas encore débuté. Le point de non-retour est prévu à la fin de 2024, si les procédures relatives à la délivrance du permis et le cahier des charges se déroulent sans encombre.

La réception du permis d'environnement pour le tronçon Albert - Gare du Nord de la ligne 3 est attendue, et la délivrance du permis d'urbanisme est actuellement prévue pour 2024.

L'attribution du marché des travaux pour le lot des trois tunnels et stations, qui représente l'essentiel du coût du projet, est prévue pour fin 2024, après l'obtention du permis d'urbanisme. Dès que ce marché sera attribué, il sera impossible de revenir en arrière sur ce projet sans payer des indemnités substantielles ; les chantiers auront commencé.

Nous avons donc réalisé une première partie du métro, qui sera fonctionnelle. Toutefois, la prolongation motive l'importance du premier tronçon, car les deux projets sont connectés, même si leur calendrier est scindé. Les chantiers sont en effet en cours pour le tronçon Albert - Gare du Nord, et ceux pour le tronçon Gare du Nord - Bordet suivront.

<sup>1237</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Il s'agit de deux projets distincts sur le plan technique, mais qui sont liés. La motivation de la première partie est liée au potentiel de la seconde. Celle-ci ne sera cependant pas forcément retardée par les problèmes rencontrés actuellement.*

*Les deux projets sont aussi liés financièrement. Le gouvernement établit un calendrier financier, car les implications financières seront considérables, notamment pour la prochaine législature.*

*J'espère que nous ne serons pas confrontés à des problèmes techniques avec la seconde partie du projet de métro, qui en est encore à la phase des études et des permis.*

*Voor het stuk tussen het Noordstation en Bordet ligt dat anders, aangezien de werken daar nog niet gestart zijn. Als er zich tegen eind 2024 geen problemen met de vergunningen en het bestek voordoen, zijn de plannen echter definitief.*

*De milieuvergunning voor het deel Albert - Noordstation wordt allicht binnenkort toegekend en de stedenbouwkundige vergunning in 2024.*

*De toewijzing van de opdracht voor de drie tunnels en metrostations, die de grootste kost van het project uitmaakt, vindt eind 2024 plaats. Zodra dat is gebeurd, volgen er enorme boetes als we op de plannen terugkomen.*

*De werkzaamheden voor het eerste deel van de nieuwe metrolijn, tussen Albert en het Noordstation, zijn dus al aangevat. Vervolgens gaan die voor het gedeelte tussen het Noordstation en Bordet van start.*

(verder in het Nederlands)

Het gaat om twee aparte projecten, maar ze zijn gelinkt aan elkaar. De motivering voor het eerste deel is gelinkt aan het potentieel van het tweede deel. Dat we nu extra tijd nodig hebben voor een stuk van 120 m, betekent nog niet automatisch dat heel het tweede deel ook vertraging oploopt.

Financieel is er uiteraard wel een verband tussen de projecten. De regering moet immers alle kosten dragen. Daarom werkt de huidige regering ook aan een financiële planning, zodat we alle implicaties kennen. We weten immers dat er voor de volgende regeerperiode een hoge investeringspiek aankomt. Als je daar de meerkosten voor de problemen rond het Zuidpaleis bijtelt, betekent dat dat de regering een aantal jaar heel veel geld zal moeten uitgeven.

Bouwtechnisch gaat het echter om twee aparte projecten en heeft de vordering van het ene geen invloed op het andere.

1239 *(poursuivant en français)*

Avant de s'engager en 2024 à travers l'attribution du marché principal pour le second tronçon de la ligne de métro 3, entre les stations Gare du Nord et Bordet, il est indispensable qu'un financement soutenable du projet soit garanti. Cela représente effectivement un sérieux coût.

Je ne suis pas d'accord avec M. De Beukelaer. Des questions restent à ce jour sans réponse, mais cela ne concerne pas le chantier en cours. Nous avons également prévu les financements de tout le plan pluriannuel d'investissement de la STIB. Ce gouvernement investit donc énormément, dans l'esprit de l'accord de majorité, qui prône d'avancer dans tous les projets liés aux trois modes de transports en commun. C'est l'épine dorsale de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, et nous avons trouvé les budgets pour cette législature. La tâche est loin d'être aisée. Il s'agit de débats budgétaires extrêmement difficiles, comme peut en témoigner le ministre Sven Gatz.

Que faire pour les prochaines législatures ? Le gouvernement actuel doit encore répondre à un certain nombre de questions. Des discussions sont en cours et le ministre du budget a fait des propositions. Il est indispensable qu'au moment de l'attribution du marché, point de non-retour, ces questions aient été tranchées.

1241 Ces projets ont évidemment un impact, mais ne peuvent hypothéquer tous les autres projets ambitieux d'extension du réseau de tram et de bus ou d'autres projets, de logement par exemple. Notre gouvernement fait également montre d'ambition en la matière et il faut maintenir ces ambitions pour les prochaines législatures.

Il faut donc chercher des réponses crédibles à cet enjeu. Il est en effet essentiel, d'une part, de garantir la pérennité financière de la Région dans un contexte où les taux d'intérêt augmentent fortement et, d'autre part, de maintenir suffisamment de moyens disponibles pour ne pas paralyser financièrement la capacité d'augmentation du réseau de la STIB. Nous ne manquerons pas de revenir sur ces éléments.

Pour ce qui est du coût de l'abandon hypothétique du projet, pour le tronçon Albert - Gare du Nord, environ 22 % du budget total - soit 732 millions d'euros, hors impact palais du Midi - a déjà été dépensé jusque fin 2022. Par ailleurs, plus de la moitié du budget total a déjà été engagé dans le cadre des commandes précédemment passées.

Pour tous les contrats en cours, une rupture des commandes déjà passées qui serait demandée par la STIB devrait être négociée avec les soumissionnaires concernés. Cela engendrerait des coûts importants pour compenser la perte de chiffre d'affaires des

Het tweede deel van het metroproject zit nog in de studie- en vergunningsfase. Zullen daar ook problemen opduiken? Ik hoop van niet en we doen er alles aan opdat het niet zou gebeuren, maar het valt nooit helemaal uit te sluiten bij een project van een dergelijke omvang.

*(verder in het Frans)*

*Voordat we in 2024 de belangrijkste werkzaamheden voor de aanleg van het tweede stuk metrolijn 3 tussen het Noordstation en Bordet toekennen aan een aannemer, moet de financiering van het project rond zijn.*

*Ik ben het niet eens met de heer De Beukelaer. Er rijzen nog een aantal vragen, maar niet over de werken die al zijn aangevat. Ook de financiering van het meerjareninvesteringsplan van de MIVB is geregeld. De regering verricht dus grote investeringen, zoals gepland in het regeerakkoord. Openbaar vervoer vormt immers de ruggengraat van de mobiliteit van het Brussels Gewest.*

*Wat staat er nog te gebeuren in de volgende regeerperiodes? De huidige regering moet nog een aantal knopen doorhakken. Er lopen besprekingen en de minister van Begroting heeft voorstellen gedaan.*

*De uitbreiding van het metronetwerk heeft natuurlijk een grote impact, maar mag de uitbreiding van het tram- of busnet of de huisvestingsplannen niet in het gedrang brengen.*

*We moeten de financiële draagkracht van het gewest waarborgen nu de interestvoeten sterk stijgen en tegelijkertijd voldoende middelen beschikbaar houden om het MIVB-net uit te breiden.*

*De kostprijs van de hypothetische stopzetting van het project bedroeg voor de verbinding Albert-Noordstation tot einde 2022 zo'n 732 miljoen euro, zonder de kosten voor het Zuidpaleis mee te rekenen. Meer dan de helft van het budget is trouwens al vastgelegd voor eerdere bestellingen.*

*Voor lopende contracten moet over de stopzetting van bestellingen worden onderhandeld. De compensatie van de omzetzerving zou erg duur uitvallen. Er zouden bovendien investeringen zonder meerwaarde moeten worden bekostigd om onder meer de Stalingradlaan weer bruikbaar te maken.*

*In financieel opzicht is het onvoorstelbaar om de lopende werken stop te zetten. Overigens is het moeilijk om de kostprijs van zo'n stopzetting te berekenen zonder diepgaandere analyse, maar met dat scenario houden we momenteel geen rekening.*

adjudicataires. En outre, les voiries ouvertes en chantier, comme l'avenue de Stalingrad, ne peuvent être laissées en l'état. Dès lors, des investissements sans plus-value devraient être réalisés pour la remise en état des voiries.

Du point de vue budgétaire, il semble totalement impensable d'abandonner des chantiers en cours. Le coût d'abandon est néanmoins assez difficile à estimer, parce qu'il nécessite une analyse plus approfondie. Ce scénario n'est cependant pas sur la table pour l'instant. Globalement, on pourrait dire que ce montant avoisinerait la moitié du budget du programme Albert - Gare du Nord.

<sup>1243</sup> Par ailleurs, concernant le second tronçon, entre Gare du Nord et Bordet, la situation est différente. Comme je l'ai dit, le marché principal n'a pas encore été attribué et les travaux n'ont pas encore débuté. Fin 2022, le budget dépensé pour le tronçon Albert - Gare du Nord était de 83 millions d'euros, soit 4 % du coût total du projet. Ce budget, déjà liquidé, porte essentiellement sur les travaux relatifs à l'arrière-gare du Nord. Ce chantier de l'arrière-gare est commun aux deux tronçons, mais il est actuellement inscrit budgétairement dans le second tronçon.

Les montants déjà dépensés pour les travaux à l'arrière-gare consistent en l'examen de toute hypothèse nécessaire à l'exploitation du tronçon Albert - Gare du Nord avant la mise en service du second tronçon. Il faut en effet un endroit pour permettre aux rames de tourner. Le coût de l'abandon hypothétique du tronçon Gare du Nord - Bordet sera donc limité aux frais d'études déjà réalisées et à certains travaux d'impétrants déjà entamés.

Le financement fédéral prévu à travers Beliris pour le projet de métro 3 est inscrit dans l'accord de coopération avec la Région et ses avenants. La contribution actuellement prévue est de 50 millions d'euros par an, entre 2015 et 2025. Il ne faut pas oublier que la construction du réseau de métro bruxellois existant a été financée à l'époque par l'État belge. Aujourd'hui, le contexte institutionnel est tout à fait différent et la capacité financière de la Région bruxelloise est fortement limitée pour financer ce projet d'une ampleur budgétaire inédite. Nous avons donc besoin de l'État fédéral dans ce projet, dont l'intérêt dépasse les frontières bruxelloises.

<sup>1245</sup> Force est aussi de constater que l'enveloppe constituée par Beliris dans le cadre du protocole d'accord de 2016 ne répond plus au défi que constitue le financement du projet. En effet, compte tenu du contexte inflationniste, de la hausse du taux d'endettement de la Région ces dernières années et de l'augmentation considérable des marges de crédit, il convient de renforcer l'ensemble des ressources de financement existantes, y compris l'apport de Beliris. Par conséquent, il est indispensable de conclure un nouveau protocole d'accord avec le gouvernement fédéral, d'autant plus que le pic des investissements dans le projet de ligne de métro 3 se présentera après 2025.

Dès maintenant, nous devons assurer un financement soutenable de l'ensemble des investissements inscrits dans une trajectoire

*Voor het tweede deel van de nieuwe metrolijn, tussen het Noordstation en Bordet, ligt het anders. De belangrijkste aanbesteding moet daarvoor namelijk nog worden toegekend. Eind 2022 was er 83 miljoen euro of 4% van de totale kostprijs uitgegeven voor het gedeelte Albert-Noordstation. Dat bedrag is voornamelijk uitgegeven in verband met de werken achter het Noordstation, die voor beide delen van de verbinding moeten gebeuren.*

*Het schrappen van de verbinding Noordstation-Bordet zou dus niet meer kosten dan het onderzoek en een aantal nutswerken die al zijn aangevat.*

*De huidige bijdrage van Beliris voor metrolijn 3 bedraagt 50 miljoen euro per jaar tussen 2015 en 2025. We mogen niet vergeten dat de Belgische staat destijds de bouw van de Brusselse metro volledig heeft gefinancierd. De staatkundige context is sindsdien veranderd, maar het Brussels Gewest kan een project dat zoveel kost niet in zijn eentje financieren.*

*De middelen van Beliris, die volgens het protocolakkoord van 2016 werden bepaald, beantwoorden niet meer aan de kostprijs van het project. Daarom moeten we op zoek naar vers geld, ook bij Beliris, en moet er een nieuw protocolakkoord met de federale regering worden gesloten, temeer omdat de investeringspiek voor metro 3 pas na 2025 valt.*

*Het Brussels Gewest zal de premier en de federale minister bevoegd voor Beliris binnenkort vragen om meer middelen uit te trekken voor metrolijn 3. Verder zoekt minister Gatz nog andere financieringsmogelijkheden, onder meer in de vorm van een lening bij de Europese Unie.*

budgétaire pluriannuelle. C'est pourquoi la Région bruxelloise demandera prochainement au Premier ministre et à la ministre chargée de Beliris de renforcer l'intervention de l'État fédéral dans ce fonds pour le projet de ligne de métro 3. En outre, le ministre Gatz est en train de chercher d'autres solutions de financement, notamment dans le cadre du prêt européen récemment annoncé. L'objectif global de ces actions est de relever les défis budgétaires.

Un autre point important est l'impact pour les voyageurs. Le retard pris dans la mise en service de la ligne de métro entre Albert et Gare du Nord implique aussi un report de l'augmentation de la capacité sur ce même axe, qui est à son niveau maximal depuis 2014. Aux heures de pointe, les voyageurs doivent parfois laisser passer deux ou trois rames de tram par manque de place. L'offre de tram sur ce tronçon est totalement insuffisante pour répondre aux besoins actuels, et ce, malgré tous nos efforts.

Par ailleurs, le remplacement des trams par le métro libérera des rames de tram qui circulent actuellement sur les lignes 3 et 4 et qui pourront ainsi être affectées à d'autres lignes en vue d'augmenter leur offre.

<sup>1249</sup> Monsieur Loewenstein, le premier pacte visant à indemniser et à venir en aide au secteur économique local s'élevait à un peu plus de 10 millions d'euros. Ce soutien prend des formes variées : soutien direct aux commerçants éligibles dans le cadre de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique, création du Stalingrad Village, indemnités aux communes pour compenser la perte de revenus de la foire et du marché du Midi et soutien à hub.brussels pour la création de diverses activités en rapport avec le chantier.

Ce pacte a été élaboré en tenant compte de la planification initiale du chantier. Nous devons maintenant examiner la possibilité de l'adapter ou d'en créer un nouveau avec le quartier. Le nouveau montant du pacte adapté, qui est encore à l'étude, devra être pris en charge par le gouvernement bruxellois pour poursuivre l'aide aux acteurs économiques locaux touchés par le chantier de la ligne de métro 3.

En conclusion, le tronçon Gare du Nord - Bordet reste une priorité pour le gouvernement. D'aucuns cherchent à en découdre, mais les travaux sont bel et bien en cours et notre volonté est qu'ils avancent. Il faut en assurer le financement sans porter atteinte aux autres projets politiques du gouvernement bruxellois. Une source de financement extérieure à la Région, fédérale ou européenne, en l'occurrence, est indispensable à la poursuite et la viabilité du projet.

Le premier tronçon est en chantier et une solution doit être trouvée pour la portion problématique de 120 mètres. Le second se trouve, quant à lui, dans la phase de demande de permis, l'attribution du marché principal étant prévue pour la fin de l'année.

*De vertraging van de ingebruikname van de verbinding tussen Albert en het Noordstation, die al sinds 2014 aan de grens van zijn capaciteit zit, betekent ook dat de uitbreiding van de capaciteit langer uitblijft.*

*Als er een gedeelte van de nieuwe metrolijn in gebruik wordt genomen, komen er tramstellen vrij die vervolgens op andere lijnen kunnen worden ingezet.*

*Mijnheer Loewenstein, het eerste akkoord was erop gericht de lokale economie te ondersteunen met iets meer dan 10 miljoen euro. Dat geld diende onder meer voor de aanleg van Stalingrad Village en het ondersteunen van lokale handelaars. Bij de uitwerking werd rekening gehouden met de oorspronkelijke werfplanning. De Brusselse regering zal dat bedrag verhogen, maar er wordt nog bekeken in welke mate dat zal gebeuren.*

*De verbinding Noordstation-Bordet blijft een prioriteit voor de regering, maar we kunnen die niet realiseren zonder externe financiering. We moeten er ook voor zorgen dat andere beleidsdomeinen daardoor niet in het gedrang komen.*

*Er wordt al aan het eerste deel van de nieuwe metrolijn gebouwd. Er moet nog een oplossing komen voor een problematische zone over een lengte van 120 m. Voor het tweede deel van de nieuwe metrolijn zijn de vergunningen aangevraagd en wordt de aanbesteding eind dit jaar toegekend.*



1251 La semaine dernière, la STIB a répondu à propos de l'impact sur le calendrier qu'auraient les deux scénarios pour la partie des 120 mètres. Par ailleurs, l'entrepreneur a fait des propositions financières qui sont en cours de négociation. Dès que ces éléments auront été discutés, la décision sera prise.

2105 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- J'admets que le dossier n'est pas facile, mais vous avez été très forte : 42 minutes d'intervention et très peu de réponses précises, en tout cas à mes questions, que je vous avais pourtant transmises à l'avance.

Au niveau budgétaire, où va-t-on trouver les montants pour financer les surcoûts de ce chantier ? À la Région, à la STIB, en rognant sur des projets ? Vous avez évoqué Beliris et les fonds européens pour le tronçon Gare du Nord - Bordet, mais pas le financement du tronçon Albert - Gare du Nord, précisant simplement qu'il ne fallait ni hypothéquer les finances régionales, ni abandonner les autres projets de la STIB. Alors, comment faire ?

Je n'ai reçu aucune réponse précise sur les coûts et délais des deux scénarios - selon qu'on suit le scénario optimiste ou pessimiste -, reconstruction du palais du Midi comprise. Or, il s'agit d'une donnée importante pour trancher. Je comprends bien que les négociations sont toujours en cours, mais quand pourrez-vous nous communiquer ces informations ?

Comment expliquer aux citoyens que les pouvoirs publics ont besoin de dix ans pour réaliser une portion de 120 m ? Beaucoup de gens se posent cette question.

Ceux qui défendent l'option du palais du Midi ne doivent pas vendre du rêve à ces commerçants qui vivent aujourd'hui un cauchemar, ou risquent d'en vivre un. Leur laisser croire qu'ils en sortiront, comme par magie, indemnes après cinq ou huit ans de chantier et pourront reprendre leur activité là où elle s'était arrêtée, c'est au mieux de la pensée vaudou, au pire - passez-moi l'expression - se foutre de leur gueule. Je vise ici non votre réponse, mais les postures de certains qui, dans cette commission, prétendent qu'après le chantier du palais du Midi, on pourra faire revenir les commerçants comme si de rien n'était.

Si le scénario choisi est le démontage partiel du palais du Midi, la STIB devra s'engager à une reconstruction de qualité et à un retour des activités et des commerces après les travaux. Pour le groupe DéFI, les décisions d'accompagnement et de support doivent être prises concomitamment à la décision technique de passage à travers le palais du Midi. Pour certains, cela pourrait se traduire par des indemnités proportionnelles à leur perte de chiffre d'affaires ou à la subvention de leur activité ; pour d'autres, à qui une suspension serait fatale à leur commerce, il faudrait un ensemble de mesures de fin d'activité.

2107 En outre, vous dites qu'il faut trouver des solutions, aujourd'hui, pour reloger les clubs sportifs dans le quartier. Je suis évidemment d'accord avec vous sur ce point. Quelles solutions pratiques sont-elles envisagées ?

*De MIVB heeft vorige week aangegeven in welke mate de twee scenario's voor het stuk van 120 m tot vertragingen zouden leiden. Er wordt trouwens ook met de aannemer onderhandeld over de kostprijs. Zodra die besprekingen rond zijn, hakken we de knoop door.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Dit is een moeilijk dossier, maar toch: 42 minuten aan het woord zonder duidelijk antwoord, het blijft een prestatie.*

*Waar zult u de middelen vinden om de meerkosten te betalen? U had het over Beliris en over Europese fondsen voor het traject Noordstation-Bordet, maar hoe zit het met het traject Albert-Noordstation? Hoe zult u voorkomen dat de gewestelijke financiën in het gedrang komen of dat de MIVB andere projecten moet opgeven?*

*Ik begrijp dat de onderhandelingen nog lopen, maar wanneer zult u ons informeren over de kosten en termijnen van de twee scenario's?*

*Hoe wilt u aan de bevolking uitleggen dat het tien jaar kost om een stuk metrolijn van 120 m aan te leggen?*

*Wie de handelaars wijsmaakt dat ze na vijf of acht jaar hun activiteit gewoon zullen kunnen hervatten op dezelfde plaats, is in het beste geval weinig realistisch. Als er gekozen wordt voor een gedeeltelijke afbraak van het Zuidpaleis, moet de MIVB zich ertoe engageren het gebouw op een kwaliteitsvolle manier te reconstrueren en de handelaars te helpen hun activiteiten weer op te starten. De steun aan de handelaars kan de vorm aannemen van schadevergoedingen of subsidies, of van hulp bij de stopzetting van de activiteit.*

*U zegt terecht dat er oplossingen moeten komen voor de sportclubs in de wijk. Welke oplossingen overweegt u?*

*DéFI zal niet voor een ordonnantie stemmen waarmee de normale vergunningsprocedure voor het Zuidpaleis omzeild*

Enfin, vous n'avez pas répondu à ma question sur la dispense de permis, un point pourtant très important. Je peux en tout cas déjà affirmer que le groupe DéFI n'acceptera pas de voter en faveur d'une ordonnance permettant de contourner une procédure de permis pour ouvrir le palais du Midi. Les procédures doivent être respectées. Si vous souhaitez réellement travailler en concertation avec les habitants, une dispense de permis est inenvisageable. Si nous avons pu voter sans problème une telle ordonnance pour l'OTAN, la présente situation est incomparable et ne peut bénéficier de cette procédure accélérée.

*(Applaudissements sur les bancs de DéFI)*

2111 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).*- *One.brussels-Vooruit* veut faire de Bruxelles une ville pour l'avenir. Dans cette optique, il est primordial que la ligne de métro 3 soit achevée, car les transports publics de surface ne font qu'accroître une pression déjà grande sur l'espace public. Il n'y a donc pas de marche arrière possible.

*Madame Van den Brandt, il est dès lors bon que vous ne remettiez pas en cause l'achèvement de la ligne de métro 3. Je m'étonne que certains le fassent encore, car malgré les problèmes, cette ligne représente une plus-value importante à long terme pour la Région et ses habitants.*

*Des solutions existent et il faut rapidement faire des choix mûrement réfléchis. Je vous remercie d'avoir exprimé votre inquiétude à l'égard des habitants du quartier. Il me semble important de les rencontrer.*

2113 *Vous affirmez être à 100 % derrière la STIB dans le conflit qui l'oppose à l'entrepreneur. Nous faisons confiance à la STIB et vous pouvez compter sur notre soutien.*

2115 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Le plan pluriannuel d'investissement n'est pas vraiment budgétisé, car*

*wordt. Deze situatie is helemaal niet te vergelijken met die rond het NAVO-hoofdkwartier. Als u echt met de omwonenden rekening wilt houden, is de vergunningsprocedure absoluut noodzakelijk.*

*(Applaus bij DéFI)*

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- *One.brussels-Vooruit* wil van Brussel een stad voor de toekomst maken, in de eerste plaats voor de Brusselaars, maar ook voor bezoekers uit binnen- en buitenland, pendelaars, studenten, toeristen en bedrijven. Tegenwoordig duurt het een uur om met het openbaar vervoer van Vorst naar Schaarbeek te reizen, en zelfs nog langer als je naar Evere moet. Je reist sneller naar Gent of Leuven!

Het is niet mogelijk om nog meer tramstellen op de premetrolijn te laten rijden. Vaak is het erg onaangenaam om de premetro te nemen omdat de tramstellen overvol zitten. Dat stimuleert mensen niet om vaker het openbaar vervoer te gebruiken, terwijl dat net de bedoeling is.

Voor *one.brussels-Vooruit* is er geen weg terug. Het is van cruciaal belang dat metrolijn 3 wordt afgewerkt. In Brussel staat de schaarse openbare ruimte bovendien zeer sterk onder druk. Meer bovengronds openbaar vervoer doet die druk nog toenemen, en dat willen we absoluut vermijden.

Mevrouw Van den Brandt, het is goed dat u de voltooiing van metrolijn 3 niet ter discussie stelt. Eerlijk gezegd verbaast het me dat sommige parlementsleden dat wel doen. Er zijn weliswaar zeer veel financiële en organisatorische problemen, maar op lange termijn betekent de nieuwe metrolijn een belangrijke winst en meerwaarde voor het Brussels Gewest en zijn inwoners.

Er zijn oplossingen mogelijk. Er moeten nu snel goed overwogen keuzes worden gemaakt. Ik dank u omdat u bij het begin van uw antwoord uw ongerustheid hebt geuit over de winkeliers, sportclubs en bewoners van de Stalingradwijk en het Zuidpaleis. U zegt dat het uw prioriteit is oplossingen aan te reiken. Het lijkt me belangrijk dat u met hen in gesprek gaat en naar hun vragen luistert. Samen met hen moet u nadenken over alternatieven.

U zegt dat u in het conflict met de aannemer 100% achter de MIVB staat. Daarin treden wij u volmondig bij. We hebben vertrouwen in de MIVB, zeker na de uitgebreide uiteenzetting van vorige week.

U staat de komende maanden voor een grote uitdaging en kunt op onze steun rekenen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik ben het niet met u eens dat het hele meerjareninvesteringsplan is gebudgetteerd. De

*certaines projets pour le transport public ne seront pas achevés dans dix ans.*

*C'est le nœud du problème budgétaire bruxellois. Nous avons décidé de nous endetter chaque année à hauteur de 500 millions d'euros pour mener à bien des projets de mobilité qui seront encore en cours à l'issue du plan d'investissement.*

*Il n'est pas prudent de s'endetter sans cesse de cette façon, d'autant que notre niveau d'endettement est déjà élevé.*

*Les fonds européens ne peuvent apporter de solution pour 2024. Vous devrez faire des choix, supprimer des projets moins urgents et ne garder que ceux qui sont vraiment nécessaires ou déjà entamés.*

<sup>2117</sup> *Je me réjouis que l'abandon du projet ne soit pas une option pour vous, mais je me demande ce qu'en pense votre majorité, et en particulier Ecolo. Ce parti ne semble pas du tout soutenir le projet.*

*Les désaccords au sein du gouvernement ont-ils des conséquences sur le dossier ? Les commerçants, associations et autres ne peuvent pas attendre la fin de vos chamailleries.*

*Je me réjouis que vous collaboriez avec la Ville de Bruxelles et je vous invite à faire avancer rapidement et collégialement ce projet.*

<sup>2119</sup> **M. Youssef Handichi (PTB).**- Je ne sais pas ce que j'ai aujourd'hui, mais je vais me prononcer de manière moins radicale que le groupe DéFI. Je voudrais sincèrement vous remercier, Madame la Ministre. Vous avez pris la parole plus de quarante minutes et j'ai entendu des réponses. Je voudrais vraiment vous en remercier

*(Sourires)*

investering is voor tien jaar in de begroting opgenomen, maar het probleem dat in het hele investeringsprogramma voor het openbaar vervoer projecten zitten die over tien jaar nog niet afgerond zullen zijn.

Dat is de kern van het Brusselse begrotingsprobleem. We hebben beslist om jaarlijks voor 500 miljoen euro schulden aan te gaan om mobiliteitsinvesteringen te doen en daar projecten mee op te zetten, die na afloop van het meerjareninvesteringsplan nog niet klaar zullen zijn. Ze blijven gewoon lopen en wat nadien gebeurt, is een groot vraagteken. Dat is het drama van de gewestbegroting.

Er is niet voorzichtig gebudgetteerd. Er worden voortdurend schulden aangegaan, alsof die nooit een probleem zullen worden. We zitten nu al met een hoge schuldgraad en hebben zelfs schulden voor de lopende uitgaven. Daarom is het rampzalig dat de mobiliteitsprojecten niet afgerond zullen zijn voordat het meerjareninvesteringsplan afloopt.

U bekijkt hoe u het probleem met Europese fondsen kunt oplossen, maar voor 2024 haalt dat niets uit: het geld is op en de projecten zijn van start gegaan, maar de broodnodige keuzes blijven uit. Toch moet u kiezen, want het is onmogelijk om alles uit te voeren. Er zijn heel wat minder urgente projecten waarin we kunnen schrappen. We moeten gewoon kiezen voor wat echt noodzakelijk is en de opgestarte projecten voortzetten.

Ik ben tevreden dat u het geen optie vindt om het project af te voeren. Ik vraag me echter af wat uw meerderheid daarvan vindt. Ecolo is van de regeringstafel opgestapt uit protest over de plannen met de Josaphatsite, terwijl ik zou denken dat daarvoor toch wel een oplossing moet kunnen worden gevonden. Ook over dit dossier stelt die meerderheidspartij kritische vragen. Ecolo lijkt helemaal niet meer achter het project te staan.

Heeft de onenigheid binnen de regering gevolgen voor het dossier? Dat kunnen we echt missen. Ik zou graag de indruk krijgen dat de meerderheid dit project steunt, maar die krijg ik niet. De impact op handelaars, verenigingen enzovoort is groot en zij kunnen niet wachten op een ruziemakende regering. Ze verdienen snel een antwoord zodat ze ook voor zichzelf oplossingen kunnen vinden.

Het is goed dat u samenwerkt met de stad Brussel, want ik denk dat er geen andere oplossing is. Ik roep u op om zo snel mogelijk vooruitgang te boeken en ervoor te zorgen dat de regering zich eendrachtig achter het project schaaft.

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *Anders dan DéFI ben ik zowaar tevreden met het antwoord van de minister.*

*(Vrolijkheid)*

2119 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)**.- On ne reconnaît plus le PTB ! On ne sait pas ce qu'il se passe, depuis deux jours !

2119 **M. Youssef Handichi (PTB)**.- Je suis sincère. Je suis extrêmement satisfait. Je suis notamment entièrement d'accord avec la question du point de non-retour, plusieurs fois mentionné.

Par contre, avant d'aller rencontrer les commerçants et gérants de clubs sportifs du quartier de l'avenue de Stalingrad, comme je vous ai déjà invitée à le faire, je vous incite à rendre visite au groupe Ecolo dans ses bureaux et discuter tranquillement avec le chef de groupe, le président et la coprésidente, loin des caméras et des micros.

Vous pourriez leur transmettre tout ce que vous venez de nous dire pendant quarante minutes, surtout ce qui concerne le point de non-retour et le fait que la ligne ne s'arrête pas à Gare du Nord. Vous pourriez leur expliquer qu'il est nécessaire de réaliser ce métro, de dégager des véhicules et d'affiner la maille bruxelloise pour gagner le combat contre la voiture, en offrant une véritable alternative.

M. John Pitseys, chef de groupe, est présent et nous entend. Je suis sûr qu'il est en train de consulter son agenda afin de vous proposer quelques dates. Il y a urgence.

Je vous félicite de nous avoir expliqué qu'il n'y a plus de point de non-retour, tant pour le tronçon Gare du Nord - Bordet que pour le tronçon Albert - Gare du Nord.

2123 L'autre bonne nouvelle, c'est que la délivrance du permis pour le tronçon entre Albert et Gare du Nord est prévue pour 2024. Si cela continue comme cela, Ecolo ne siègera peut-être plus dans la majorité ! On n'aura donc même plus le problème de la résistance de ce parti et le projet devrait se poursuivre tranquillement. Nous aurons alors un gouvernement qui fera avancer le projet de la ligne de métro 3 puisqu'il s'agit de remplacer la voiture par un moyen de transport crédible, confortable et accessible à tous. Aujourd'hui, je me sens beaucoup plus positif et moins radical que certaines personnes siégeant dans votre majorité. Je vous soutiens vraiment. Il n'y a aucun piège dans mes propos. Je suis sincère, voire un peu euphorique. Je me surprends d'ailleurs moi-même...

S'agissant des propositions sur les clubs sportifs, vous avez sous-entendu, Madame la Ministre, que vous seriez plus radicale que moi, ce qui me réjouit. Ma proposition était claire : il ne s'agit pas d'aller à Asse ou à Dilbeek. Il y a de nombreuses écoles dans le quartier qui pourraient les accueillir : le collège Sint-Jan Berchmans, l'école Saint-Thomas, l'institut d'enseignement supérieur Lucien Cooremans et autres établissements de la Ville de Bruxelles.

Pourquoi ne pas demander à quelques collaborateurs de votre cabinet de réaliser un inventaire rapide de toutes les salles disponibles, de dresser un calendrier et de présenter le tout aux clubs sportifs?

**De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Wat is er toch aan de hand met de PTB?!*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Voordat u met de handelaars en de sportclubs gaat praten, mevrouw de minister, moet u misschien eerst eens een goed gesprek voeren, weg van de camera's, met de Ecolofractie en hun vertellen wat u ons hier allemaal verteld hebt. U moet hun uitleggen waarom de metro noodzakelijk is om de strijd tegen de auto te winnen.*

*Het is goed nieuws dat we voor geen van beide trajecten nog terug kunnen.*

*Ook goed nieuws is dat de vergunning voor het traject Albert-Noordstation wordt afgeleverd in 2024. Misschien zit Ecolo dan niet meer in de meerderheid en kan alles wat vlotter gaan!*

*Mijn voorstel voor de sportclubs was duidelijk: het is niet de bedoeling dat die uitwijken naar Asse of Dilbeek, er zijn voldoende scholen in de buurt waar ze terecht kunnen. Misschien moet uw kabinet een lijst opstellen van de beschikbare zalen, een tijdschema uitwerken en dat voorstellen aan de clubs. Ze moeten niet noodzakelijk definitief verhuizen, maar welke garanties zijn er dat ze achteraf opnieuw in het Zuidpaleis terecht kunnen?*

L'objectif ne serait pas du tout de les faire déménager définitivement, mais quelle garantie pouvez-vous donner qu'ils pourront revenir dans leurs locaux du palais du Midi ? Voilà un point extrêmement important.

2125 En toute humilité, j'avoue que la problématique des commerçants ne m'est pas très claire. Peut-on faire une comparaison avec le dossier des taxis Uber : on leur paie leur licence et tout est réglé ? Une discussion plus approfondie sur la valeur des fonds de commerce et sur un dédommagement approprié me semble nécessaire. Il est important d'entendre les commerçants mêmes, de les laisser s'exprimer sur leurs projets. Envisagent-ils un gel de leurs activités dans ce quartier pendant cinq, huit ou dix ans pour ensuite y revenir ? Ou autre chose ? Tout cela reste un peu flou pour moi.

Je soutiens votre vision, Madame la Ministre, avec une certaine émotion. En toute franchise, je n'aurais jamais pensé dire cela sous cette législature.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

2129 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je vous rassure, le groupe Ecolo soutient pleinement le gouvernement dans ce dossier.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

Je vois que vous êtes tous rassurés. Il faut se soutenir dans l'adversité et, a fortiori, soutenir la ministre.

Je suis enchantée d'entendre pour la première fois le PTB parler de solution alternative à la voiture. C'est historique ! Je suis, par contre, un peu surprise d'entendre ce parti marteler son amour pour les multinationales du béton. Car, en réalité, ce qu'on fait, c'est couler du béton dans la nappe phréatique, dans le lit de la Senne.

Aujourd'hui, on nous dit qu'on ne peut laisser tomber la réalisation du premier tronçon du métro 3, et c'est exact. Je n'ai jamais dit le contraire ! Par contre, je pose la question pour le deuxième tronçon, avant qu'on me dise qu'il est trop tard. L'opposition peut s'insurger, mais je le ferai quand même, car je relaie ici la parole du monde académique, des associations et des experts - qui sont cités entre autres par le PTB -, qui avaient averti que c'était risqué de passer sous le palais du Midi.

Je relaie aussi l'inquiétude des commerçants. Vous parlez tous des commerçants de l'avenue de Stalingrad, mais pas encore de ceux de la rue de Brabant, de la chaussée de Helmet et de la place de la Paix. Allez-vous faire campagne sur leur terrain pour leur promettre le métro en 2035, au prix de la ruine de leur magasin ? Je suis très impatiente de le voir.

2133 Puisque certains font un peu d'histoire, je rappelle qu'une fois le soutien financier de Beliris acquis en 2008, l'ensemble du projet a été approuvé en 2009 moyennant le respect de trois conditions, qui sont toujours valables. Depuis 2019, le gouvernement a d'ailleurs tout notre soutien à cet égard, car ces conditions

*De problematiek van de handelaars is mij niet helemaal duidelijk. We moeten eens dieper ingaan op de waarde van die handelszaken en op wat een passende schadeloosstelling zou zijn. Wat zijn de handelaars eigenlijk van plan?*

*Ik verbaas me over mezelf, mevrouw de minister, maar ik steun uw visie.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ecolo staat in dit dossier helemaal achter de regering.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

*Ik ben blij dat de PTB voor het eerst spreekt over een alternatief voor de auto. Haar liefde voor de betonmultinationals verbaast mij dan weer. Dat is immers waar het om gaat: beton gieten op de grondwaterspiegel in de Zennebedding.*

*Ik begrijp dat de aanleg van het eerste traject niet meer kan worden teruggedraaid, maar daarom stel ik nu al de vragen over het tweede traject, voor het daarvoor ook te laat is. Ik verwijs daarvoor naar de academici, de verenigingen en de experts die allemaal gewezen hebben op het risico van onder het Zuidpaleis te graven.*

*Wat moet er met de handelaars gebeuren, niet alleen in de Stalingradlaan, maar ook in de Brabantstraat, de Helmetsesteenweg en het Vredeplein? U belooft hun een metro tegen 2035, maar zullen ze dat jaar halen?*

*Nadat Beliris financiële steun had toegezegd, werd het hele project in 2009 goedgekeurd onder drie voorwaarden: andere vervoersmiddelen kunnen niet voldoen aan de vraag, de kosten moeten onder controle blijven, en het bovengrondse verkeer in de omgeving moet gerationaliseerd worden. Dat strookt volledig*

s'inscrivent dans l'esprit du plan régional de développement durable et du plan régional de mobilité.

Je vais vous les énoncer et vous invite à réfléchir à leur réalisation. Premièrement, la demande ne pouvait être satisfaite par un autre transport public - autrement dit, la demande devait excéder les mille passagers par heure. Deuxièmement, les coûts d'infrastructure et leur amortissement devaient être maîtrisés. Troisièmement, des mesures de rationalisation de la circulation en surface devaient être prises sur cette liaison. Entre-temps, un engagement a même été pris en vue d'une rationalisation de la circulation en surface sur l'ensemble du territoire, entreprise pour laquelle nous souhaiterions le soutien de la majorité et de l'opposition.

Vous vous souvenez sans doute que, lors de la demande de permis d'urbanisme pour le deuxième tronçon, j'avais insisté pour que l'enquête publique dure plus d'un mois, ce que M. Smet a malheureusement refusé. Or, un allongement de ce délai vous aurait peut-être permis de lire les 7.000 pages de documents du dossier, dont l'étude d'incidences mentionnait en toutes lettres que ces conditions n'étaient pas réunies, en particulier la deuxième, à savoir la maîtrise des coûts.

<sup>2135</sup> Ce matin, le journaliste Bertrand Henne a dit sur La Première que le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) faisait un flop parce que les responsables politiques sont inconscients des enjeux. Nous le voyons également ici, l'axe productiviste - qui soutient aveuglément les ingénieurs et les couleurs de béton - essaie de disqualifier ceux - et en l'occurrence celles - qui rappellent les enjeux liés au rapport du GIEC, et l'urgence de soutenir les ménages dans un transfert modal beaucoup plus rapide.

Pour cela, il faut des solutions pour tous les quartiers, bien avant 2035, sur un axe qui apporterait 0,6 % de transfert modal. Cette majorité s'y efforce, avec une offre de 30 % de bus supplémentaires et le plan tram, mais cela ne va pas assez vite.

Il faut opter pour cette transition plutôt que pour des choix du passé, comme faire tourner des excavatrices 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et creuser par la même occasion la dette de la Région.

En matière d'investissements, nous ne sommes plus dans les Trente Glorieuses. Il faut investir dans la transition et donc dans les espaces publics, les modes actifs, davantage de bus, de trams et de pistes cyclables.

Pour le premier tronçon, Albert - Gare du Nord, il s'agit d'argent public, de beaucoup d'argent public, puisque ce projet a été accepté pour un budget estimé à 551 millions d'euros - déjà passé, d'après vos dires, à 732 millions d'euros, hors impact des difficultés actuelles sous le palais du Midi.

Cela veut dire que le budget total pour le premier tronçon oscillera entre 900 millions et un milliard d'euros pour 2,5 km.

*met het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling en het Gewestelijk Mobiliteitsplan.*

*Bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor het tweede traject heb ik erop aangedrongen om het openbaar onderzoek langer dan een maand te laten duren, maar staatssecretaris Smet heeft dat helaas geweigerd. Anders had u misschien de tijd gehad om de effectenstudie te lezen, waarin duidelijk staat dat niet voldaan was aan de drie voorwaarden en in het bijzonder niet aan de tweede.*

*De bevolking moet ondersteund worden om zo snel mogelijk over te stappen op andere vervoersmiddelen. Deze meerderheid levert een grote inspanning, door 30% meer bussen en door het Tramplan, maar dat gaat allemaal niet snel genoeg. Nochtans zijn dat de goede oplossingen, eerder dan 24 uur op 24 graafmachines te laten graven, die meteen ook diepe putten slaan in de gewestbegroting.*

*In het eerste traject, Albert-Noordstation, wordt heel veel openbaar geld geïnvesteerd: oorspronkelijk was er 551 miljoen euro begroot, maar ondertussen zou dat al 732 miljoen zijn. En dat is nog zonder de impact van de huidige moeilijkheden onder het Zuidpaleis. Kortom, dat eerste deel zal ruwweg 1 miljard euro kosten voor 2,5 km. Kun je nagaan hoeveel het tweede deel, 5 km lang, zal kosten.*

De ce montant, on peut extrapoler le budget nécessaire pour les 5 km du deuxième tronçon, dont la Région ne dispose pas.

2139 Pour ce premier tronçon Albert - Gare du Nord, le point de non-retour est atteint. J'en suis bien consciente, hélas. Il faudra bien sortir de la situation dans laquelle se trouve la STIB aujourd'hui. Le permis a été délivré deux jours avant les élections régionales, peut-être de manière un peu précipitée, mais il faut aujourd'hui gérer la situation. Il faudra bien reboucher les trous réalisés, terminer la station Toots Thielemans et refaire l'espace public.

On entend souvent dire dans cette enceinte que gouverner, c'est prévoir. Actons aujourd'hui que gouverner, c'est réparer. Réparer les solutions productivistes choisies en leur temps, dans les années 1970. Nous sommes effectivement dans une situation d'entonnoir, créée par des décisions antérieures, dont la ministre nous a refait l'historique depuis les années 1970.

À ce jour, nous n'avons en réalité aucune idée de l'impact financier et de l'impact sur le calendrier de chacune des deux scénarios pour la partie problématique des 120 mètres. Le drame, c'est celui des commerçants. Dans le documentaire « Stalingrad, avec ou sans nous ? », ils le disent très bien : « Nous allons être évincés par ce projet. »

Le groupe Ecolo ne couvrira pas non plus cette manœuvre par une dispense de permis au moyen d'une ordonnance. Il faut assumer et tenir compte des procédures urbanistiques et démocratiques : information du public, enquête publique et commission de concertation. Le délai doit en tenir compte.

2141 J'ai bien écouté M. Van Hove. Les difficultés dans le lit de la Senne étaient prévues et prévisibles. L'entreprise choisie est un consortium qualifié. Des dizaines de bureaux d'études et de stabilité ont été mobilisés. J'entends dire dans cette assemblée qu'il faut faire confiance aux ingénieurs. Mon père était ingénieur dans le secteur des transports et il disait que tout était possible, qu'il suffisait d'y mettre le prix ! La preuve : le tunnel sous la Manche a coûté 15 milliards d'euros alors qu'il était estimé à 10 milliards d'euros. Il aura duré peut-être moins longtemps que les 120 mètres sous le palais du Midi !

(Rumeurs)

2147 La Région ne va pas céder aux menaces de délais et de budgets exorbitants, car la sortie de cette crise sera de toute façon coûteuse et douloureuse. Pour aujourd'hui, il faut trouver des solutions pour le premier tronçon en accord avec la Ville de Bruxelles, qui est propriétaire du palais du Midi et donc responsable également auprès des écoles, des salles de sport et des commerçants.

Et, pour l'avenir, il faut investir dans la transition. On ne peut à la fois plaindre les commerçants et continuer à promouvoir ces solutions datant des années 1970. Nous devons aujourd'hui penser aux commerçants de la rue de Brabant ou de la chaussée

*Voor het traject Albert-Noordstation kunnen we helaas niet meer terug. De beslissingen werden genomen toen we nog geen idee hadden van de financiële impact en van de gevolgen van de huidige problemen voor het tijdschema. Vooral de handelaars zijn de dupe.*

*Ecolo wil ook niet via een ordonnantie afwijken van de gangbare stedenbouwkundige procedures. Alle stappen, zoals het openbaar onderzoek, moeten worden gezet.*

*De problemen waren voorspelbaar. Ik hoor dat we de ingenieurs moeten vertrouwen. Wel, mijn vader was ingenieur en hij zei altijd: alles is mogelijk, als je bereid bent de prijs te betalen! De tunnel onder het Kanaal was begroot op 10 miljard euro en kostte uiteindelijk 15 miljard. Die was wellicht sneller klaar dan die 120 m onder het Zuidpaleis.*

(Rumoer)

*De regering zal niet toegeven aan de dreiging van lange termijnen en hoge kosten. Het zal sowieso duur en pijnlijk zijn om uit deze crisis te raken. We moeten nu op korte termijn tot een overeenkomst komen met de stad Brussel en op langere termijn moeten we investeren in de transitie, die de handelaars van onder meer de Brabantstraat en de Helmetsesteenweg een nieuw perspectief kan geven.*

de Helmet, et leur proposer une autre perspective que la situation que subissent actuellement ceux de l'avenue de Stalingrad.

2149 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Madame la Ministre, vous faites tout ce que vous pouvez pour faire avancer le projet et limiter les dégâts pour toutes les personnes concernées.*

*Toutes les questions qui sont posées sur le projet sont légitimes, mais il est également important que le gouvernement maintienne les engagements pris dans le cadre du plan Good Move.*

*Le STIB négocie actuellement avec l'entrepreneur pour trouver la meilleure solution au problème actuel. Il est donc logique que vous ne puissiez répondre à toutes les questions. Je vous félicite pour votre soutien à la STIB, qui a agi correctement dès le début en évaluant les risques et en les signalant explicitement.*

*Ce n'est pas aux Bruxellois de payer l'addition et la STIB a donc raison de réclamer une pénalité et d'entamer une procédure judiciaire.*

2151 *Le gouvernement se prononcera bientôt sur l'option qui sera choisie, sur la base des négociations en cours. Je n'ai encore entendu aucun argument valable en faveur de celle qui prévoit la démolition totale ou partielle du palais du Midi.*

*Concernant la question du financement, je rappelle qu'à Londres et dans d'autres villes européennes, le réseau de métro a été partiellement ou entièrement financé par les pouvoirs publics nationaux. Il est donc légitime de demander au gouvernement fédéral de contribuer davantage à l'important investissement dans le métro. Actuellement, la Région doit agir dans les limites de son propre budget.*

*Jusqu'à preuve du contraire, c'est l'entrepreneur qui est responsable des retards du chantier et de son coût supplémentaire. La facture ne devra donc en aucun cas être*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- *Mevrouw de minister, uw belangrijkste boodschap is dat u doet wat u kunt om het werk te laten vooruitgaan en om voor alle betrokkenen de schade zo beperkt mogelijk te houden. Dat is wat de overgrote meerderheid hier ook van u verwacht.*

Het is normaal dat er vragen gesteld worden over de impact op de bevolking, over de mogelijkheden van andere tracés en over de meerwaarde van het hele project. Die vragen moeten kunnen worden gesteld. Het is echter even belangrijk dat de regering doorzet met de engagementen die ze is aangegaan in het kader van Good Move, het globale mobiliteitsplan waar de regering achter staat en waarin de uitbreiding van de metro opgenomen is. Die uitbreiding past dus in het totale plaatje.

U hebt zeer duidelijk aangegeven dat de MIVB momenteel onderhandelt met de aannemer om in deze moeilijke omstandigheden tot de best mogelijke oplossing te komen en dat u daarom nog niet alle gedetailleerde vragen kunt beantwoorden. Dat lijkt me logisch. Ik feliciteer u in elk geval voor uw kordate houding en uw volmondige steun aan de MIVB. Groen staat daar volledig achter en ik hoop dat dat voor alle collega's geldt. De MIVB heeft van meet af aan alles juist gedaan, de risico's correct ingeschat en er expliciet op gewezen. Het is nu aan de aannemer om de contracten na te leven en de engagementen te respecteren.

De Brusselaars hoeven de rekening niet te betalen. De MIVB staat terecht op haar strepen. Het is de juiste keuze om 50.000 euro te eisen per kalenderdag dat het werk stilligt en om een juridische procedure op te starten.

De regering zal zich binnenkort uitspreken over de optie die gevolgd zal worden, op basis van de lopende onderhandelingen: optie 1, het contract naleven en zo goed en kwaad mogelijk het werk voortzetten, of optie 2, het Zuidpaleis geheel of gedeeltelijk afbreken, met aandacht voor de impact op de bevolking en op de begroting.

Op basis van de informatie waarover we vandaag beschikken, heb ik nog geen goed argument gehoord om te kiezen voor optie 2.

U verwees terecht naar de kwestie van de financiering. Tijdens ons commissiebezoek aan Londen konden we kennismaken met verschillende mobiliteitsoplossingen. Het is algemeen bekend dat Londen een uitstekend metronetwerk heeft. Dat werd echter volledig gefinancierd met middelen uit de nationale begroting, zoals ons toen werd bevestigd. Londen is veel groter dan Brussel en beschikt over veel grotere budgetten, ook voor het openbaar vervoer. Toch werden de metro-investeringen daar volledig nationaal gefinancierd.

Ook in andere Europese steden, zoals Parijs, Stockholm, Rotterdam, Madrid en Berlijn, worden de metro-investeringen in belangrijke mate gedragen door de nationale overheid. Vaak



*payée par le contribuable bruxellois, comme le laisse entendre le MR.*

*Il faut éviter de monter les Bruxellois les uns contre les autres, certainement lorsque de tels montants sont en jeu et que les conséquences sociétales, sportives, culturelles et commerciales sont si importantes.*

dragen ook de lokale overheid en de Europese Unie bij. Die voorbeelden tonen aan dat het gerechtvaardigd is om de federale overheid te vragen om in de toekomst meer bij te dragen aan de belangrijke investering in de metro.

Op dit moment moet het Brussels Gewest die investering echter doen binnen de mogelijkheden van de gewestbegroting. De minister heeft bevestigd dat dat ook gebeurt. Het is ook aan het Brussels Gewest om op zijn begroting te letten en op de middelen die de Brusselse belastingbetalers ter beschikking stellen. We stellen echter vast dat de MIVB als overheidsorganisatie alles heeft gedaan zoals het hoorde en dat de aannemer in de fout is gegaan. Daar mag de Brusselse belastingbetaler in geen geval voor opdraaien. Daarom vind ik de vraag van de MR-fractie over hoeveel de Brusselaars bijkomend moeten betalen, totaal ongepast. Ik zie niet in waarom de Brusselaar die bijkomende kosten zou moeten betalen in plaats van de aannemer, die op dit moment en tot het tegendeel bewezen is, verantwoordelijk is voor alle vertragingen en bijkomende kosten.

We mogen ons als Brusselaars niet tegen elkaar laten uitspelen, zeker niet wanneer het over zulke grote bedragen gaat en wanneer de mogelijke gevolgen voor het Brusselse maatschappelijke, sportieve, culturele en commerciële leven zo groot zijn. Ik wens u en de voltallige regering veel succes toe om dit dossier tot een goed einde te brengen.

**De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *Ecolo vindt het blijkbaar moeilijk om aan de handelaars duidelijk te maken dat ze de positieve effecten van de werken pas in 2035 zullen voelen. Begrijpelijk, maar in de politiek moet je een langetermijnvisie ontwikkelen die je bij de burger verdedigt. Het gaat om ingrijpende en dure werken, maar ze zullen de samenleving veel opleveren.*

*Uw standpunt is verwarrend. U weet dat de werken zinloos worden als het tweede deel van de metrolijn niet wordt aangelegd. Als u van plan bent om zich daar in 2024 tegen te verzetten, dan kunt u dat beter nu al zeggen. U kunt zich dan echter ook beter eens afvragen wat u in deze regering doet.*

<sup>2153</sup> **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Je suis étonné des plaintes émanant du groupe Ecolo. Apparemment, il semble difficile de mener une campagne chez les commerçants, en leur expliquant qu'il y aurait des travaux dont ils ne verraient les bénéfices qu'en 2035.

Je comprends que vous vous inquiétiez pour votre campagne électorale, mais le but de la politique est d'avoir une vision à long terme et de la défendre auprès des citoyens. Ces travaux sont lourds, tant au niveau technique que budgétaire. Mais ils apportent un bénéfice sociétal important. La fin justifie les moyens. Il faut un gouvernement capable de mener des projets d'une telle ampleur.

Votre position dans ce dossier prête à confusion. Vous avez entendu, de la part de votre ministre, que tous ces travaux n'auront plus de sens si ne continuons pas la seconde partie du métro. Si vous comptez vous opposer, en 2024, à la prolongation du métro jusqu'à Bordet, vous devez clarifier dès aujourd'hui votre position et remettre en question votre place dans le gouvernement, ou du moins votre participation à ce projet qui a un impact majeur sur l'urbanisme et le budget de la Région. Ce projet est d'une ampleur sans précédent, même comparé au projet Josaphat. Si vous vous permettez de bloquer ce dernier au gouvernement pendant des semaines, mais que pour le métro, vous vous contentez de déclarations en commission et faites comme si de rien n'était au gouvernement, il y a un problème majeur de cohérence dans vos propos.

2153 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je suis persuadée que le ministre-président ira chercher l'argent auprès de Beliris.

2153 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Ce n'est donc qu'une question d'argent ?

Madame la Ministre, je vous remercie pour vos réponses détaillées. Je conçois que vous ne puissiez pas trop en dire, durant les négociations difficiles auxquelles vous participez avec les entrepreneurs, les bureaux d'études et la STIB. Cependant, vous devez dans ce cas accepter d'être jugée sur le résultat. L'un des critères sera le calendrier selon lequel vous arriverez à relancer les travaux. Nous serons attentifs à la solution que vous présenterez, je l'espère, dans un futur proche.

2159 La question du financement reste extrêmement problématique. Vous affirmez qu'une source de financement externe, qu'elle soit fédérale ou européenne, est indispensable à la viabilité du projet. Vous le menacez ainsi d'une épée de Damoclès. Dans ce cas, peut-être faut-il instituer une commission conjointe Budget-Mobilité pour creuser la question ?

J'avais une vision différente des investissements stratégiques que vous avez présentés en début de législature. Je pensais qu'ils devaient servir à pérenniser le métro et à faire en sorte qu'ils allègent les budgets futurs, et pas seulement à payer les factures actuelles.

Vous avez fait un autre choix, mais le gouvernement ne peut pas maintenir trop longtemps cette épée de Damoclès au-dessus du projet. Il doit avancer, d'où ma proposition d'organiser une commission conjointe avec M. Gatz pour explorer les différentes pistes et y voir plus clair.

2161 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- La première partie de votre longue réponse m'a vraiment plu. Vous avez sympathiquement pris les dénominateurs communs à l'ensemble des députés, en mentionnant tout ce qu'il est nécessaire de faire, notamment accompagner les gens et trouver des solutions pour les clubs sportifs. Vous n'avez toutefois pas trop creusé les solutions. C'est compréhensible, vu que le choix de la technique n'a pas encore été effectué, mais je resterai vigilant quant aux solutions réellement mises en place. Je rejoins donc l'avis de M. Loewenstein sur le problème.

Vous avez ensuite passé 25 minutes à retracer l'historique de cette thématique, des années 1970 à aujourd'hui. Vous avez sans doute estimé cela utile pour certains, mais je suis personnellement tout à fait convaincu par nos accords, et le fait que nous avons dépassé le point de non-retour.

Certains remettent en cause l'axe passant par Schaerbeek. Lorsqu'on touche à Schaerbeek, je suis directement irrité. Schaerbeek et Evere n'auraient ainsi pas voix au chapitre, il faudrait discuter. D'aucuns se demandent ce qu'il se dira durant la campagne de 2024. C'est maintenant qu'il faut trouver des

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik ben ervan overtuigd dat de minister-president de middelen bij Beliris zal halen.*

**De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Het gaat dus alleen over geld?*

*Mevrouw de minister, ik begrijp dat u niet veel details kunt geven zolang de onderhandelingen lopen. In dat geval moet u echter aanvaarden dat u op het resultaat wordt afgerekend. Ik ben benieuwd welke oplossing u kiest.*

*De financiering blijft bijzonder problematisch. Het project kan maar levensvatbaar zijn met financiering van buitenaf. Zou het geen goed idee zijn om een gezamenlijke commissie voor de Begroting en de Mobiliteit op te richten die zich over de kwestie kan buigen?*

*Ik dacht dat de strategische investeringen die u bij het begin van de regeerperiode voorstelde, bedoeld waren om de druk op toekomstige begrotingen te verlichten, maar ze dienen om de huidige facturen te betalen.*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *U legt in uw antwoord duidelijk uit wat nodig is: begeleiding bieden en oplossingen zoeken voor de sportclubs. Op die oplossingen ging u echter niet al te diep in. Dat is begrijpelijk, aangezien er nog geen techniek is gekozen.*

*U schetste eveneens de historiek rond de nieuwe metrolijn van 1970 tot nu. U acht dat voor sommigen wellicht nuttig, maar ik sta achter wat is overeengekomen en ben ervan overtuigd dat we niet meer terug kunnen.*

*Sommigen trekken het traject via Schaerbeek in twijfel, maar wie daar wat aan wil veranderen, moet de gemeenten Schaerbeek en Evere bij die beslissing betrekken.*

*Net als mevrouw Pauthier vertrouw ik erop dat de regering de nodige middelen zal vinden voor de metro, al ben ik het ook eens met het voorstel van de heer De Beukelaer om een gezamenlijke commissie op te richten. De lat mag daarbij best hoog liggen, Brussel is per slot van rekening de hoofdstad van Europa.*

solutions pour le quartier de la rue de Brabant et le quartier Helmet !

Comme Mme Pauthier, je fais également confiance au gouvernement pour le financement. Il faudra certainement aller chercher l'argent ailleurs. Créer une commission conjointe pour en débattre, comme proposé par M. De Beukelaer, est certainement une bonne idée. Il nous faut toutefois être ambitieux. Nous vivons dans la capitale de l'Europe ! Le nord de la Région n'est pas une enclave. Dans le cas contraire, il faut le dire très clairement, et avant la campagne électorale. Je suis vigilant et continuerai de l'être. On ne peut pas faire tout et n'importe quoi.

Brièvement, je tiens à remercier M. Coomans de Brachène de vouloir me donner cours. Qu'il ne s'inquiète pas, je vois la différence entre la tutelle sur la Régie foncière et l'échevinat de l'économie.

J'ai décroché lors du rappel historique, mais raccroché vers la fin, et trouvé fort intéressant que vous rappeliez votre loyauté au gouvernement - que je n'ai jamais remise en cause - et votre volonté d'aller au bout du projet. Vous êtes bien consciente qu'un certain niveau a été atteint, et que des solutions vont être trouvées. Je vous félicite donc, comme mon collègue, pour votre réponse au sujet de cette thématique très difficile. Votre volonté de trouver des solutions pour le métro est bien visible. Nous vous soutiendrons jusqu'au bout en ce sens.

<sup>2163</sup> **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Je pense tout d'abord aux commerçants et aux riverains. Nous avons assisté à un formidable jeu de parapluies politique, notamment entre membres de la majorité. C'est extraordinaire ! Chacun ouvre son parapluie et personne n'est responsable.

Je rappelle que la famille socialiste occupe le pouvoir depuis au moins vingt ans, et la famille Ecolo, depuis quinze ans. Ce n'est pas anodin. J'insiste sur ce point, car nous oublions que derrière le renvoi des responsabilités et ce jeu de parapluies, des commerçants, des citoyens survivent.

Nous parlons de dédommagements. Je vous encourage, Madame la Ministre, à vous rendre sur le terrain. Certains commerçants vivent avec 80 % de revenus de moins par rapport à ce qu'ils gagnaient avant le début du chantier. Ils sont en mode survie. Ils tenaient le coup parce qu'ils pensaient, pour la plupart, que le chantier serait fini dans un an et demi tout au plus. Et maintenant, ils s'entendent dire qu'il pourrait durer cinq ans, voire dix. Ils se demandent jusqu'où ils pourront tirer sur la corde. Ils ne savent pas. J'ai les larmes aux yeux quand je les rencontre et que j'entends ce qu'ils vivent avec leur famille et leurs proches. Ces commerçants pourront-ils encore tenir quelques années ? Je ne le pense pas.

M. Weytsman a inauguré un commerce il y a quelques jours à peine sur le boulevard, car l'information a été lacunaire, pour ne pas dire totalement absente, sur ce qu'il allait se passer. Certains ont investi tout leur capital dans leur commerce. Vous rendez-

*Het is duidelijk dat u een oplossing wilt voor de metro. De PS zal u daarin blijven steunen.*

**De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** *(in het Frans).*- *Ik zag vooral hoe iedereen de verantwoordelijkheid probeerde door te schuiven. De socialisten zijn al minstens twintig jaar aan de macht en Ecolo toch ook al vijftien jaar. Dat is niet niets. Terwijl zij elkaar met de vinger zitten te wijzen, trachten handelaars en burgers het allemaal te doorstaan.*

*Wat de schadevergoedingen betreft, raad ik u aan om eens ter plaatse te gaan kijken. Sommige handelaars moeten het met 80% minder inkomsten zien te rooien. Ze hebben tot nu toe doorgebeten omdat ze dachten dat de werken na anderhalf jaar afgelopen zouden zijn. Nu horen ze dat die mogelijk nog tien jaar zullen duren en vragen ze zich af hoelang ze het nog volhouden. Sommigen hebben hun volledige kapitaal in hun zaak zitten. Beseft u wat dat betekent? Wie wil er trouwens een schadevergoeding betalen voor winkels die niets meer waard zijn?*

vous compte de ce que cela veut dire ? Quelqu'un a misé tout ce qu'il possédait parce qu'il croyait en son projet et en l'avenir de ce quartier. Pas de chance ! Il va devoir tout recommencer.

Comment espérez-vous obtenir des indemnités pour des commerces qui, disons-le, ne valent plus rien ? Soyons clairs. Des commerces qui valaient peut-être 500.000 ou 1 million d'euros il y a cinq ans, aujourd'hui, ne valent même pas le quart. C'est le Crédit suisse version Stalingrad !

<sup>2165</sup> Comment allons-nous indemniser ces commerçants ? Certains me disent qu'ils reçoivent 10 euros par jour, une aumône, l'équivalent de trois sodas ! Comment pourraient-ils survivre ? Le nombre de clients a diminué de 80 % !

Les deuxièmes victimes, ce sont les riverains. Ils n'ont pas le choix, à part celui de déménager. Pourtant, il y a des gens qui sont amoureux de ce quartier, qui y croient. Ce quartier va être déserté, parce que tous ceux qui auront la possibilité de déménager vont s'enfuir. Je le ferais si j'étais à leur place, car ce quartier est devenu invivable.

Et les troisièmes victimes, ce sont les contribuables bruxellois, vous, moi, tout le monde. Le calcul est simple : 170 millions d'euros pour 1 million de Bruxellois - peut-être moins si on ne considère que ceux qui paient l'impôt -, cela veut dire que chaque Bruxellois paiera 170 euros. C'est considérable !

Nous n'avons pas entendu parler de chiffres. J'ai posé des questions sur le qui, le quoi, le comment et le combien, mais je n'ai pas reçu de réponse à cet égard. Vous avez fait un très bel historique du dossier, et je vous en remercie, mais il faudra très certainement revenir sur le sujet. Qui est responsable ? Qui a pris la décision ? Quel est le moment-clé de cette responsabilité ? Pour le moment, c'est un magnifique parapluie politique socialiste et Ecolo.

Je vous ai parlé d'un gruyère, s'agissant des décisions prises par les bureaux d'études. Désormais, je devrais plutôt parler de parmesan, parce qu'on a dispersé les responsabilités à gauche à droite. Il y en a pour tout le monde, mais pour personne en particulier. Le risque est écarté pour ce gouvernement quant à ses éventuelles responsabilités.

J'en terminerai avec une citation de votre homologue M. Maron qui, juste avant les élections, disait à propos du métro : « C'est certainement un acte administratif, mais également un acte politique qui illustre aussi combien le gouvernement bruxellois sortant appréhendait les résultats des élections. Ce qui nous fait peur, c'est qu'ils ont accéléré le tempo pour pouvoir le faire avant les élections, or il s'agit de contrats extrêmement complexes qui engagent la Région sur des dizaines de millions d'euros, mais aussi de permis très complexes. »

Il le disait en 2019, quelques jours avant les élections. Mais qu'est-ce qui a été fait depuis ? Nous sommes en 2023 ! Il était conscient de ces problèmes, mais, une fois dans la majorité, il n'en a plus parlé. Je ne comprends pas. Il semble que la page ait

*Naast de handelaars lijden ook de omwonenden onder de situatie. De enige keuze die zij hebben, is die tussen blijven of verhuizen, terwijl ze van hun wijk houden. Toch zal wie dat kan, wegtrekken, wat ik heel goed begrijp, want het is er onleefbaar geworden.*

*Ten slotte draaien een miljoen Brusselse belastingbetalers op voor de 170 miljoen euro kosten. Dat is 170 euro per persoon, een aanzienlijk bedrag.*

*Op de vragen naar cijfers heb ik geen antwoord gehoord. U schetste een mooi historisch overzicht, maar er blijven een hoop vragen onbeantwoord. Wie is aansprakelijk? Wie nam de beslissingen? Wat was daarbij het cruciale moment? Als het daarover gaat, trekken de socialisten en Ecolo gezamenlijk hun paraplu open. De regering schuift de verantwoordelijkheid van zich af.*

*Uitspraken van huidig minister Maron net voor de verkiezingen in 2019 wijzen erop dat hij zich toen al van de problemen bewust was. Ondertussen is het 2023 en is er niets veranderd. Dat begrijp ik niet. Ik kom hier zeker nog op terug.*

été tournée. Je reviendrai sur le sujet, car ce dossier est tout sauf clos.

2169 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- On me dit que je suis trop longue et j'en prends bonne note. Dans ma réponse, j'ai retracé tout l'historique du dossier et ai précisé qui a pris quelle décision et quand. J'ai donc répondu à vos questions, afin de vous montrer que la décision d'attribution de marché a été rendue à la fin mai 2019, ce qui était un point de non-retour.

Les travaux ont désormais commencé et ma mission est de faire en sorte qu'ils aient le moins d'impact possible sur les quartiers concernés, que le budget soit contrôlé et que les délais soient respectés. Je trouve logique et sain que je sois interrogée à cet égard. Je suis d'ailleurs ravie de pouvoir répondre à vos questions. En effet, la construction du deuxième tronçon aura davantage d'impact sur les quartiers à Schaerbeek. D'autres décisions importantes devront encore être prises et pour ce faire, nous devons être en possession de tous les éléments.

J'ai également retracé tout l'historique du dossier pour vous montrer qu'il ne s'agit pas pour moi de rejeter la faute entièrement sur l'ancien gouvernement qui a pris la décision en mai 2019. La décision a été prise à la suite de longues études et en fonction de circonstances particulières. Ce choix est donc le fruit de tout un processus et c'est ce que j'ai tenté de vous démontrer dans ma réponse.

Si des points restent à éclaircir, n'hésitez pas à m'interroger à nouveau. Je veux vous communiquer tous les éléments qui sont en ma possession. Pour des projets aussi larges et importants pour Bruxelles que celui-ci, il est essentiel d'assurer un maximum de transparence.

Concernant les questions financières soulevées par M. Loewenstein, il y aura un surcoût qu'il m'est encore impossible à chiffrer aujourd'hui, car il fait précisément l'objet des négociations en cours avec l'entrepreneur. Il ne s'agit pas de payer des factures sans discuter. J'incite donc la STIB à négocier un maximum parce qu'il s'agit ici d'un budget régional et le surcoût sera intégralement assumé par le gouvernement régional. Il en est conscient et l'enjeu, pour moi, est que ce surcoût soit le moins élevé possible. Le seul financement assuré par Beliris est constitué des 50 millions d'euros payés entre 2015 et 2025.

2171 Il en va de même des délais. Dans son exposé de la semaine dernière, M. Van Hove a fourni les estimations actuelles pour les deux scénarios. Dans le cas du « jet grouting », l'entrepreneur parle de huit à dix ans. Bien sûr, nous n'allons pas accepter ces délais sans mot dire. Dans les deux scénarios, nous sommes en train d'établir certains éléments afin de pouvoir prendre une décision. Je comprends votre question, mais elle relève des éléments en cours d'étude et de négociation. J'espère que nous aurons les réponses ce mois-ci ou le mois prochain et que nous pourrions alors adopter une décision au sein du gouvernement. Je tiens à rester prudente, parce que ce dossier est sur la table depuis longtemps déjà et qu'il est extrêmement technique. Nous

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb in mijn antwoord de hele historie overlopen om aan te tonen dat de beslissing over de aanbesteding is gevallen in mei 2019, na een uitgebreide studieperiode, en dat dat een point of no return was.*

*De werken zijn nu aan de gang en ik moet ervoor zorgen dat de impact op de omliggende wijken zo beperkt mogelijk blijft, dat het budget onder controle blijft en dat de termijnen gehaald wordt. Om de juiste beslissingen te nemen, moeten we over alle elementen beschikken.*

*Mijnheer Loewenstein, de precieze meerkosten kunnen we nog niet berekenen omdat daarover nog onderhandeld wordt. Ik spoor de MIVB aan het onderste uit de kan te halen, want de meerkosten zijn volledig voor rekening van het gewest. Beliris betaalt alleen 50 miljoen euro in de periode 2015-2025.*

*Ook de termijnen zijn nog niet zeker. Als de keuze op jet grouting valt, is er sprake van acht tot tien jaar, maar ook daarover wordt nog onderhandeld. Hopelijk kan de regering nog deze maand of volgende maand de knoop doorhakken.*

*Het gewest heeft de MIVB verplicht om de sportclubs elders onder te brengen. Aan de inventaris van beschikbare ruimten waar de heer Handichi om vroeg, wordt gewerkt. Mijn kabinet, maar ook Brussel-Stad en de MIVB zijn daarmee bezig.*

*Twee fracties hebben vandaag duidelijk aangegeven dat ze in dit geval geen dispensatie willen van de vergunningen. Er is zo'n dispensatie gegeven voor het NAVO-hoofdkwartier, maar in dit*

devons aussi parfois confronter les réponses reçues avec d'autres analyses.

Concernant les clubs sportifs, nous avons imposé à la STIB la condition de les replacer. Outre le calendrier, il nous faut des solutions pour eux aussi. M. Handichi demande qu'un inventaire soit rapidement dressé. Celui-ci est en cours, mais il doit être réalisé avec sérieux et cela prend du temps. Par ailleurs, la tâche ne se limite pas à mon cabinet ; la Ville de Bruxelles et, surtout, la STIB y travaillent aussi.

Quant aux dispenses de permis, deux groupes se sont clairement exprimés aujourd'hui. Si une dispense de permis d'urbanisme et de permis d'environnement a été accordée au SPF Justice pour l'utilisation temporaire de l'ancien siège de l'OTAN à des fins juridictionnelles, il s'agit bien évidemment d'une exception dans un intérêt supérieur et à titre temporaire. Au regard de la loi et des principes démocratiques, il n'est pas envisageable d'accorder une telle dispense dans le cas présent. Le réel enjeu de ce dossier est de trouver un juste équilibre entre le respect des procédures et le maintien des délais. M. Smet cherchera d'ailleurs avec nous des solutions à cet égard. Mais le cas de l'OTAN n'est pas une source d'inspiration pour le cas présent.

<sup>2173</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Madame Rochette, le but est en effet de poursuivre les travaux et d'entamer le dialogue dès que toutes les façades seront stabilisées.*

*Bien entendu, ce gouvernement ne fixe pas les budgets de ses successeurs, mais tous les investissements de la présente législature sont budgétisés. Mon collègue Gatz et moi-même sommes conscients du fait que ce projet court encore sur les deux prochaines législatures et créera un pic d'investissements en 2025.*

*Notre responsabilité actuelle est donc de faire en sorte qu'en 2024, les négociateurs de la future coalition sachent clairement quelles seront les options et les moyens financiers. Aujourd'hui, nous ne pouvons cependant affirmer que le pic d'investissements est entièrement couvert, sauf à arrêter tous les autres investissements.*

*M. Gatz a fait des propositions et négocié des emprunts favorables auprès de la Banque européenne d'investissement. Nous négocierons aussi avec Beliris. Différentes pistes de réflexion sont suivies pour maintenir le budget en équilibre. Le fait que les groupes parlementaires s'interrogent à ce propos ne signifie pas qu'ils contestent le projet, au contraire.*

*geval zijn we dat niet van plan. Staatssecretaris Smet zoekt uit hoe we de procedures zo snel mogelijk kunnen doorlopen.*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Rochette, het is inderdaad de bedoeling dat zodra alle niveaus gestabiliseerd zijn, het werk voort te zetten en de dialogen in te plannen.

Uiteraard kan deze regering de begrotingen voor volgende regeringen niet opstellen. We weten wel in welke mate regeringsbeslissingen van nu passen in de budgettaire marge bij constant beleid.

We hebben er deze regeerperiode voor gezorgd dat alle extra plannen en kosten bekend zijn. We hebben een ambitieus regeerakkoord, waarin we niet alleen de metro, maar ook tram en bus verder uitbouwen. Dat maakt deel uit van het vaak bekritiseerde Good Move, net zoals de financiering. Dat is deze regeerperiode allemaal begroot.

Collega Gatz en ik zijn het erover eens dat dit een project is dat ook de volgende en de daaropvolgende regeerperiode nog loopt en dat zorgt voor een investeringspiek. Als alle metrowerkzaamheden volgens de planning verlopen, krijgen we rond 2025 met een reële uitdaging te maken. Daar nu bij stilstaan en de uitdagingen goed in kaart brengen, maakt dat we er bij de aanbesteding in 2024 rekening mee kunnen houden.

Om het even wie er dan rond de tafel zit, zal goed weten wat de opties, de keuzes en de financiële middelen zijn. Dat is de verantwoordelijkheid die wij nu hebben. Op dit moment kunnen we niet zeggen dat de investeringspiek volledig is gedekt, tenzij we alle andere investeringen stopzetten.

Minister Gatz heeft voorstellen gedaan en heeft met de Europese Bank onderhandeld om gunstige leningen te kunnen krijgen. We zullen ook met Beliris moeten onderhandelen.

In het verleden was er ook sprake van Smart Move om extra inkomsten te genereren. Er zijn verschillende denksporen besproken en op basis daarvan moeten we met antwoorden komen. Momenteel zorgen we voor een begroting in evenwicht, maar op langere termijn is dat een reële vraag. Ik vind het goed dat parlementaire fracties daar vragen over stellen. Volgens mij trekken ze daar het project niet mee in twijfel, integendeel. "We zien wel" is geen stabiele basis voor een project van die omvang.

*(verder in het Frans)*

*Kortom, voor het eerste traject zijn we al voorbij het point of no return. We kunnen uit alle problemen daarrond wel lessen trekken voor de aanleg van het tweede traject. Stelt u mij en de rest van de regering dus gerust vragen, en als u vandaag geen antwoord hebt gekregen, stelt u uw vraag dan alstublieft opnieuw. Ik verzeker u dat ik niets achterhoud.*

<sup>2175</sup> *(poursuivant en français)*

C'est un débat compliqué et j'ai parfois l'impression qu'on se perd un peu.

Oui, nous sommes en train de prolonger un métro à Bruxelles. Le premier tronçon est en chantier, le point de non-retour est dépassé, et il faut faire en sorte d'avancer. Il faut se rendre compte qu'il y a des enjeux dans les quartiers, mais aussi des enjeux techniques. Apprendre afin de faire mieux pour le deuxième tronçon me semble être de bonne gestion. Ni moi, ni même le gouvernement ne se sentent remis en question quand des députés nous interrogent dans cette commission. C'est ainsi que nous pouvons mieux comprendre le dossier et nous assurer que les décisions encore à prendre le sont à la lumière d'une bonne connaissance des procédures et des situations.

Si je n'ai pas répondu à certaines questions spécifiques, n'hésitez pas à les reposer. Je ne voudrais pas que vous pensiez que certaines choses restent non dites ou cachées.

<sup>2177</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Merci pour vos réponses complémentaires qui ont dissipé pas mal de doutes. Je note que le surcoût sera pris en charge par la Région plutôt que par la STIB.

Concernant les coûts et les délais des deux options, je comprends que vous ne puissiez pas me donner toutes les réponses aujourd'hui. Cependant, j'aimerais que nous prévoyions différents scénarios, même les plus pessimistes, en y intégrant la reconstruction du palais du Midi et l'échéance à laquelle les usagers pourront l'occuper à nouveau.

Ensuite, comment expliquer aux citoyens que les pouvoirs publics ont besoin de dix ans pour des travaux qui se font sur une portion de 120 mètres ? Si vous n'êtes pas en mesure de me répondre maintenant à cette question importante, j'aimerais que vous envoyiez une réponse écrite à la commission. Ce type d'information également utile à la population pourrait être diffusée sur les sites web de la STIB et de Bruxelles Mobilité.

Enfin, concernant la dispense de permis en cas de force majeure évoquée la semaine passée par la STIB, je suis soulagé d'entendre que les procédures habituelles seront respectées et qu'on n'aura

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat de kosten en termijnen nog niet vastliggen, maar het zou toch goed zijn om een idee te krijgen van de verschillende scenario's.*

*Hoe wilt u de bevolking eigenlijk uitleggen dat het tien jaar kost om 120 m metrolijn aan te leggen?*

*Ik ben blij te horen dat de normale procedures gevolgd zullen worden voor de vergunningen.*

pas recours à une ordonnance pour les contourner. Je vous remercie pour cette précision.

2181 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Selon moi, ne réfléchir que maintenant à ce qu'il adviendra de ces projets après 2024 ne relève pas de la saine gestion. C'est la moindre des choses, mais vous auriez dû le faire en début de législature, lorsque je vous avais prévenue et que les caisses n'étaient pas encore vides.*

*Je m'inquiète de ton très critique des partis de la majorité à propos de votre projet.*

2183 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Je voudrais rassurer l'opposition quant au fait que le groupe Ecolo soutient la ministre et le gouvernement dans ce dossier. Pour le premier tronçon, on a atteint le point de non-retour et il faut donc trouver des solutions. Pour l'instant - et c'est normal, considérant ce que M. Van Hove nous a expliqué la semaine dernière -, nous ne sommes cependant pas encore en mesure d'évaluer l'impact des deux options sur le budget ou sur le calendrier.

2185 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)**.- S'agissant de l'analyse du budget, je rejoins ma collègue de la N-VA. Vous affirmez qu'il est normal que tous les éléments soient connus. Certes, mais vous déclarez aussi que la première partie du projet n'a pas de sens sans la seconde. Or, la première partie est déjà en cours d'exécution. Il convient d'avoir une vue du financement pour les deux tronçons avant de lancer quoi que ce soit.

Les investissements stratégiques de 500 millions d'euros par an pendant toute une législature relèvent donc d'un choix politique de votre part. Or, tout a déjà été dépensé et M. Gatz annonce aujourd'hui que l'on ne peut pas continuer ainsi. Au contraire de ce que vous assurez, une erreur a été commise au niveau des prévisions budgétaires. Vous répétez que votre rôle est de veiller à ce que l'ensemble du projet cadre dans le budget pluriannuel, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Le budget a été arrêté, mais vous ne savez pas comment le financer. Il faut résoudre le problème rapidement ou faire d'autres choix politiques difficiles qui pèsent sur les autres mesures budgétisées. C'est l'un ou l'autre. On ne peut pas continuer à dépenser de l'argent pour des travaux qui s'avéreront inutiles parce que l'on ne sera pas parvenu à les terminer.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- U noemt het goed bestuur dat u nu een financiële planning begint te maken. Nee, het is geen goed bestuur dat u nu pas plannen begint te maken voor wat er na 2024 moet gebeuren met de projecten die dan nog lopen. In het begin van de regeerperiode waarschuwde ik minister Gatz al dat de mobiliteitsplannen doorlopen na 2024, maar dat werd toen gewoon weggewuifd. En nu, nu het geld op is en de economische situatie veranderd is, begint u plots na te denken over waar u geld vandaan moet halen voor de toekomst. Dat is slecht bestuur! Het zou maar erg zijn als de regering vandaag niet bezig was met de financiering voor haar toekomstplannen.

Ik ben ongerust over de toon die meerderheidspartijen hanteren over u en uw project. U zegt dat het goed is dat er debat is en dat dat u scherp houdt, maar toch stemt het mij heel erg ongerust dat alle sprekers, behalve natuurlijk de heer Verstraete, heel kritisch zijn. Ik hoop dat het binnen de regering beter draait, want dat zal nog nodig zijn.

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik wil benadrukken dat Ecolo wel degelijk achter de regering en de minister staat. Voor het eerste stuk kunnen we niet meer terug en zijn er oplossingen nodig. De gevolgen van de twee scenario's zijn echter nog niet duidelijk.*

**De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *U zegt dat het eerste deel van het project zinloos is als het tweede er niet komt. Het eerste deel wordt echter momenteel aangelegd. Het is wel zo verstandig om ervoor te zorgen dat er voor beide delen geld is vooraleer de werken van start te laten gaan.*

*Het geld voor de strategische investeringen van 500 miljoen euro per jaar is al op. In tegenstelling tot wat u beweert, is er een fout gemaakt bij de begrotingsramingen en u hebt geen idee waar u nog geld moet halen. Ofwel vindt u een oplossing, ofwel bespaart u op andere maatregelen, maar u mag geen geld blijven steken in werken die uiteindelijk nutteloos zijn omdat ze niet kunnen worden afgerond.*



2187 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- J'espère que vous apprendrez de vos erreurs dans ce dossier et que nous ne rencontrerons pas les mêmes problèmes sur le tronçon suivant.

Je rappelle, par ailleurs, que durant la législature précédente, j'ai inauguré plusieurs salles de sport à proximité, notamment rue Van der Weyden, à 50 mètres à vol d'oiseau. À 100 mètres, rue de la Roue, nous travaillions déjà à la construction d'autres salles au-dessus des salles existantes. Enfin, dans le parc situé sur la place Fontainas, nous avons installé une autre infrastructure de sport, parce qu'il y a une carence indéniable dans le quartier.

Nous ne pouvons donc pas nous permettre d'y retirer des infrastructures sportives ! Je vous souhaite de trouver d'autres solutions, mais je pense que nous avons déjà essayé toutes les solutions décentes dans ce quartier densément peuplé.

Enfin, le budget m'inquiète et je n'ai pas obtenu de réponse à ma question à ce sujet. Un mandataire qui a siégé longtemps au sein de cette commission m'a dit qu'il avait pris sa responsabilité dans ce dossier, mais son nom n'est jamais cité. Je suis donc étonné de voir un tel dédouanement.

J'espère que nous aurons un jour un montant précis quant au surcoût, et surtout, que nous saurons quel montant sera à la charge des Bruxellois, des Belges ou de Beliris. Cela reste en effet un surplus à la charge du contribuable.

- *Les incidents sont clos.*

2193 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

2193 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

2193 **concernant le radar tronçon dans le tunnel Annie Cordy.**

2195 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *Le système de radar tronçon du tunnel Annie Cordy, installé depuis des années, ne fonctionne toujours pas.*

*Le contrôle technique que vous avez annoncé en août 2022 a-t-il été effectué ? Quelles sont ses conclusions ?*

*Quand le fonctionnaire chargé de mettre en œuvre la politique de contrôle et de sanction du plan d'actions régional de sécurité routière est-il entré en service à Bruxelles Mobilité ? Le système de radar tronçon du tunnel Annie Cordy est-il prioritaire ?*

*Quelle est la fréquence des concertations entre la Région et les communes de Koekelberg et de Molenbeek-Saint-Jean sur le radar tronçon ? Toutes les conventions relatives au système du tunnel Annie Cordy sont-elles signées ? Quand ce dossier sera-t-il bouclé ?*

**De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).**- *Ik hoop dat u uit uw fouten leert en dat er zich bij de aanleg van het tweede deel geen problemen meer voordoen.*

*De voorbije jaren is er in de buurt heel wat sportinfrastructuur ingericht. Die mag niet verdwijnen. Ik hoop dat u oplossingen vindt.*

*Ten slotte maak ik me zorgen over het budget. Op mijn vraag daarover hebt u niet geantwoord. Ik hoop dat we op een dag weten hoeveel extra de aanleg van metrolijn 3 zal kosten. Tenslotte is het de belastingbetaler die daarvoor opdraait.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

**betreffende de trajectcontrole in de Annie Cordytunnel.**

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- De Leopold II-tunnel, omgedoopt tot de Annie Cordytunnel, ging in mei 2022 open na een grondige renovatie. De snelheid van 50 km/uur in de tunnels wordt zelden gerespecteerd. Nochtans is er al jaren trajectcontrole beschikbaar in de tunnel, maar die werkt nog altijd niet.

U antwoordde in augustus 2022 dat er een nieuwe technische controle nodig is omdat er moet worden nagegaan of de precieze installatieplaatsen vanuit technisch standpunt nog altijd kloppen. Voorts zei u dat het protocoloverleg over de invoering van de trajectcontrole in het najaar van 2022 zou worden opgestart en dat de eerste ontmoetingen met de partners gepland stonden in dat najaar, zodra de persoon die is aangeworven voor de uitvoering van het controle- en sanctiebeleid, opgenomen in het Actieplan verkeersveiligheid, in dienst treedt bij Brussel Mobiliteit.

*Où en sont les accords entre les zones de police et le centre régional de traitement par rapport aux amendes ? Quelles mesures avez-vous prises à cet égard ?*

Wanneer is die ambtenaar in dienst getreden? Wat zijn de prioriteiten en hoe hoog staat de trajectcontrole in de Annie Cordytunnel op die prioriteitenlijst?

Hoe vaak is er intussen protocoloverleg geweest tussen het gewest en de gemeenten Koekelberg en Sint-Jans-Molenbeek over de trajectcontrole? Zijn alle conventies over de trajectcontrole in de Annie Cordytunnel getekend? Zo niet, waar loopt het vast? Wanneer wilt u die zaak afronden?

Is de technische controle uitgevoerd en wat zijn de bevindingen?

Er zijn ook voorbereidingen nodig en er moeten afspraken worden gemaakt tussen de politiezones en het gewestelijk verwerkingscentrum als de boetes zullen worden uitgeschreven. Welke stappen hebt u daarvoor al ondernomen?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Inderdaad, als je een snelheidsbeperking invoert, moet de naleving daarvan ook gecontroleerd worden. Als de pakkans voldoende groot is, zullen de mensen de snelheidsbeperking ook respecteren.

Een trajectcontrole is in een stedelijke context doorgaans niet zo evident, maar in de Annie Cordytunnel zou het inderdaad kunnen, want daar is een redelijk lang stuk met niet al te veel op- en afritten. In 2017 is er ook een poging ondernomen om een trajectcontrole in te voeren.

Ondertussen zijn er heel wat renovatiewerkzaamheden geweest en dus heeft de regering op 7 oktober besloten om de hele procedure weer op te starten, aangezien het werk nu achter de rug is en de tijd rijp is voor een trajectcontrole.

Ik heb een brief gestuurd naar de burgemeesters die bij de trajectcontrole betrokken zijn, meer bepaald die van Sint-Jans-Molenbeek, Brussel-Stad, Koekelberg, Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren. Daarin heb ik het belang van een trajectcontrole toegelicht en ook het tweeledige doel ervan: het beperken van te hoge snelheden, die ernstige ongevallen kunnen veroorzaken, en het beperken van het aantal ongevallen in de tunnel, omdat die vaak leiden tot files in een groot deel van het gewest.

Het principeakkoord van de burgemeesters is nodig om de trajectcontrole te kunnen activeren, omdat er heel wat aanvullende apparatuur moet worden aangekocht.

Brussel-Stad reageerde positief op 10 oktober. Ganshoren en Koekelberg hebben het evaluatieverslag over de snelheden aangevraagd om op basis daarvan te kunnen beslissen over het al dan niet activeren van de trajectcontrole.

Het ontwerp van protocolakkoord is ongeveer klaar, maar moet nog worden afgestemd op de Algemene Verordening gegevensbescherming. Daar wordt nu aan gewerkt, net als aan de strategische oriëntatienota voor de volledige Leopold II-laan. Er loopt voorts ook een project rond het beveiligen van de

<sup>2197</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Il n'est pas évident d'installer un radar tronçon en contexte urbain, mais le tunnel Annie Cordy, qui est assez long, avec peu d'entrées et de sorties, s'y prête. Cela avait déjà été tenté en 2017.*

*En octobre, à l'issue des travaux du tunnel, le gouvernement a décidé de relancer toute la procédure de mise en place d'un système de radar tronçon.*

*L'accord de principe des bourgmestres concernés est nécessaire pour l'activer. Je leur ai envoyé un courrier soulignant l'importance du radar tronçon pour limiter les vitesses excessives et réduire le nombre d'accidents, et donc les embouteillages. La Ville de Bruxelles a rapidement répondu positivement, tandis que Koekelberg et Ganshoren ont demandé le rapport d'évaluation sur les vitesses avant de se décider.*

*Le projet de protocole d'accord presque prêt, tout comme la note d'orientation stratégique pour l'ensemble du boulevard Léopold II. Un projet de sécurisation du passage piéton à Simonis est également en cours, en collaboration avec la commune et la STIB.*

*Entre-temps, le bourgmestre de Koekelberg a fait savoir qu'il s'opposait au radar tronçon en raison d'autres dossiers. Nous travaillons à ces autres dossiers pour pouvoir aller de l'avant.*

<sup>2199</sup> *Safe.brussels s'occupe de la gestion technique du système de radar tronçon. Toutes les caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation ont été réinstallées. Techniquement, tout est prêt. Le contrôle couvre six tronçons dans chaque sens de circulation.*

*Lorsque les parties concernées seront d'accord sur l'activation du contrôle, il faudra encore commander des appareils supplémentaires, les installer et faire approuver chaque tronçon par un organisme externe.*

*En ce qui concerne les amendes, Bruxelles Mobilité a informé le centre régional de traitement de son intention en décembre, afin que cela puisse être repris à l'agenda pour 2022-2023. Le radar tronçon fait partie de nos projets pour 2023. C'est une priorité.*

*La création d'un parquet national pour la sécurité routière est prévue en avril 2023. Les zones de police concernées recevront alors des instructions pour l'application des sanctions.*

<sup>2201</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *Si j'ai bien compris, la Région est convaincue, mais elle attend l'accord des communes concernées.*

*C'est une bonne chose que vous ayez commencé à travailler activement sur les autres dossiers qui préoccupent Koekelberg. Des entretiens avec les bourgmestres sont-ils encore prévus ?*

oversteekplaats voor voetgangers aan Simonis, in samenwerking met de gemeente en de MIVB.

Inmiddels heeft de burgemeester van Koekelberg aangegeven dat hij tegen de trajectcontrole is wegens een aantal andere dossiers, maar aan die andere dossiers wordt nu ook volop gewerkt. Ik hoop dus dat we voldoende garanties kunnen bieden om vooruitgang te boeken. Het zou ook fout zijn om zaken aan elkaar te koppelen die losstaan van elkaar. Het gaat hier immers over de verkeersveiligheid en het dichtslippen van Brussel.

Safe.brussels staat in voor het technische beheer van de trajectcontrole. Alle camera's voor automatische nummerplaattherkenning (ANPR) zijn opnieuw op dezelfde manier geïnstalleerd. De controle heeft betrekking op twaalf trajecten: zes in de richting van het stadscentrum en zes in de richting van de basiliek of de E40. Er werd ook een externe exitcamera toegevoegd om een beter beeld van de context te krijgen. Voorts werden ook de gps-antennes verplaatst enzovoort. Technisch gezien is dus alles klaar.

Wanneer de betrokken partijen het eens worden over de activering van de controle, moeten er nog een aantal stappen gezet worden. Zo moet er extra materiaal besteld en geleverd worden. Dat neemt ongeveer twee maanden in beslag. De apparatuur moet ook geïnstalleerd en getest worden, ieder traject moet goedgekeurd worden door een externe instelling en het goedkeuringsverslag moet ook nog opgeleverd worden. Om daar een begin mee te maken, moeten we echter nog wachten op de goedkeuring van de betrokken gemeenten. De eerste fase kan pas van start gaan als het volledige project werd goedgekeurd.

Wat de boetes betreft, deelde Brussel Mobiliteit op 12 december aan het gewestelijk verwerkingscentrum mee wat de bedoeling is, zodat dat kan opgenomen worden in de planning voor 2022-2023.

De trajectcontrole maakt voor ons deel uit van het plan voor 2023. Daarmee verwijs ik naar de planning die we opstellen om te bepalen welke radars in welk jaar worden toegevoegd. Die trajectcontrole is dus een prioriteit voor mij en dat hebben wij ook doorgegeven.

Voorts heeft de federale overheid bevestigd dat er in 2023 een gespecialiseerd nationaal verkeersparket wordt opgericht. De overname van de lokale parketten zal geleidelijk aan verlopen. De start van het parket voor verkeersveiligheid staat gepland omstreeks april 2023. De betrokken politiezones krijgen dan ook instructies voor de toepassing van het sanctiebeleid.

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Als ik het goed begrijp, is het gewest klaar met zowel het materiaal als de samenwerking met safe.brussels enzovoort. Men is ervan overtuigd dat de trajectcontrole de veiligheid ten goede zou komen, maar het is nu wachten op de betrokken gemeenten, die hun akkoord moeten geven. Goede gewestelijke projecten

*Koekelberg est-elle la seule commune dont vous attendez encore l'accord ?*

worden blijkbaar vertraagd door een burgemeester die er nadeel van denkt te ondervinden.

Het is goed dat u actief aan de slag bent gegaan met de andere dossiers waar Koekelberg van wakker ligt. Zijn er nog gesprekken met de burgemeesters gepland? Hoeveel gemeenten gingen al akkoord? Wacht u alleen nog op een akkoord van Koekelberg?

<sup>2201</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Le tunnel se trouvant sur le territoire de Koekelberg, c'est la zone de police Bruxelles-Ouest qui est juridiquement compétente et elle comprend plusieurs communes. L'accord sur le radar tronçon a été conditionné à l'avancement d'autres dossiers de sécurité routière. On peut discuter de la pertinence de cette façon de travailler, mais j'insiste sur le fait que nous progressons dans ces dossiers.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De tunnel ligt op het grondgebied van Koekelberg, dus de politiezone Brussel-West is juridisch bevoegd en die omvat meerdere gemeenten. Er is gevraagd om eerst vooruitgang te boeken in een aantal andere verkeersveiligheidsdossiers, zoals Simonis en de Leopold II-laan, voordat er groen licht komt voor de trajectcontrole.

We kunnen erover discussiëren of dat een fijne manier van werken is, maar ik benadruk dat we in die dossiers wel vooruitgang boeken. Er is inderdaad overleg en we proberen alle engagementen op papier te zetten. Ik hoop dat we zo snel mogelijk groen licht van de gemeenten krijgen zodat we verdere stappen kunnen zetten. Ik heb geen enkel inhoudelijk tegenargument gehoord, dus ik ga ervan uit dat de trajectcontrole in orde komt. Het gaat immers zowel over verkeersveiligheid als over de doorstroming in het gewest. Ik hoop dat de tegenstand snel kan worden weggewerkt. Ik zal in elk geval blijven overleggen.

*J'espère que nous obtiendrons au plus vite le feu vert des communes. N'ayant pas entendu de contre-argument substantiel, je suppose que le radar tronçon ne posera pas de problème. Quoi qu'il en soit, je continuerai la concertation.*

**Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Ik zal over een paar maanden nog eens informeren naar de stand van zaken.

<sup>2201</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *Je suivrai ce dossier.*

*- L'incident est clos.*

*- Het incident is gesloten.*

<sup>2207</sup> **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE**

<sup>2207</sup> **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>2207</sup> **concernant les emplacements de stationnement liés à des bornes de recharge.**

**betreffende de parkeerplaatsen met oplaadpalen.**

<sup>2209</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Les emplacements dédiés à Zen Car ne sont logiquement plus exploités depuis leur départ et contrairement à d'autres, ils font généralement l'objet d'un marquage au sol spécifique ou d'une signalétique ad hoc sur les bornes de recharge.

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Mensen die hun wagen parkeren op een plek die bedoeld is om een elektrische wagen op te laden, riskeren een boete van 50 euro als ze hun wagen daar laten staan. De markering van die specifieke parkeervakken is echter onvoldoende duidelijk en daardoor parkeren vele bestuurders hun wagen per ongeluk op die plaatsen, met een groot aantal boetes tot gevolg. Bovendien kunnen de oplaadpalen daardoor te weinig benut worden.*

Aux bornes publiques, durant les heures de stationnement payant, les usagers risquent une amende de 50 euros pour stationner sur un emplacement dédié sans utiliser la borne, ou en cas de dépassement de 15 minutes après la fin de la recharge. Pas moins de 7.224 automobilistes en infraction dans cinq communes bruxelloises ont reçu une redevance durant l'année.

*Daarbij komt nog dat er meerdere kaarten bestaan waarop de oplaadpunten staan aangeduid, die echter niet met elkaar overeenkomen.*

Toutefois, l'absence de marquage au sol ou de signalétique spécifique pour indiquer certains emplacements, hormis un discret logo sur les bornes, provoque le stationnement par inadvertance de véhicules thermiques et empêche l'utilisation des bornes, ce qui constitue une perte d'exploitation non négligeable pour leurs opérateurs.

Accessoirement, pour situer les différents points de charge dans la Région, plusieurs solutions existent : une carte sur charge.brussels sponsorisée par TotalEnergies indiquant 806 points de charge actifs ; la carte de Bruxelles Environnement qui précise que « plus de 1.000 points de recharge accessibles au public sont disponibles à Bruxelles » et qui renvoie vers Eco-Movement, une société spécialisée en données basée aux Pays-Bas ; la carte Mobigis de Bruxelles Mobilité.

C'est à s'y perdre ! La carte affichée sur le site de Bruxelles Mobilité est différente de celle de Mobigis précédemment citée. La différence de chiffres entre charge.brussels et ceux de Bruxelles Environnement peut être illustrée avec la zone immédiate autour du palais de justice : Mobigis mentionne trois bornes, une dans la rue des Minimes, une dans la rue aux Laines et une sur la place Jean Jacobs. Ensuite, Eco-Movement mentionne les bornes situées sur la rue aux Laines et sur la place Jean Jacobs et TotalEnergies indique uniquement la borne située sur la place Jean Jacobs.

Enfin, la vitesse de déploiement des bornes électriques inquiète de nombreux acteurs et citoyens roulant à l'électrique. Le gouvernement défend une politique extrêmement offensive contre les véhicules thermiques par l'instauration des zones de basses émissions et, partant, soutient le passage à des véhicules électriques. Or, les bornes de recharge publiques sont rares. Sans une accélération radicale de l'installation de bornes, les automobilistes bruxellois vont se trouver dans une situation impossible, étant contraints, pour ceux qui ont besoin d'une voiture, de passer à un modèle électrique tout en ne disposant pas de suffisamment de stations de recharge publiques. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une stratégie politique.

<sup>2211</sup> Une telle dynamique touchera tout d'abord les publics les plus précaires ne disposant pas d'un parking privatif dans lequel une borne peut être installée.

Quelle est la nature de la réaffectation des bornes réservées aux acteurs qui ont cessé leurs activités ? Ont-elles été converties en bornes de recharge publiques ou cédées aux réseaux des constructeurs ? Quel est le nombre de bornes concernées par cette réaffectation ? Les conditions contractuelles à ce sujet ont-elles été respectées ? À qui incombent la responsabilité et les frais liés à la remise en état de la voirie à la suite de la réaffectation de certains emplacements de stationnement ?

Qu'en est-il des règles appliquées, notamment en matière d'amendes, à ces emplacements qui ne sont plus exploités ? Peut-on désormais s'y garer et charger son véhicule grâce aux bornes de Zen Car ? Comment les contrôles sont-ils effectués ?

*Het gewest wil dat mensen hun traditionele wagen inruilen voor een elektrisch exemplaar, maar voorziet vooralsnog niet in voldoende openbare oplaadpalen. Daardoor dreigen Brusselaars die een elektrische wagen hebben, in een onmogelijke situatie te belanden. Dat geldt in het bijzonder voor minder goegede Brusselaars die niet over een privéparkeerplaats beschikken waar ze een oplaadpaal kunnen laten installeren.*

*Wat gebeurt er met de oplaadpalen van privéoperatoren die hun activiteiten stopzetten? Worden die hergebruikt als openbare oplaadpalen? Over hoeveel oplaadpalen gaat het? Wat zijn de contractuele voorwaarden in dat geval? Worden die nageleefd? Welke regels gelden er voor parkeerplaatsen met oplaadpalen die niet langer door een privébedrijf worden uitgebaat?*

*Waarom volstaat Mobigis niet om de oplaadpunten in kaart te brengen?*

*Bestaat er een grafisch charter dat openbare en privé-exploitanten in acht moeten nemen om oplaadpunten en bijbehorende parkeervakken te markeren?*

*Bestaat de mogelijkheid om met andere operatoren dan TotalEnergies in zee te gaan, als die de termijnen van de overheidsopdracht niet naleeft?*

S'agissant de la localisation des bornes de recharge électrique, pour quelles raisons l'usage de Mobigis n'est-il pas privilégié ? Quelle est la nature des accords dans le cadre de l'utilisation d'outils tiers ?

Existe-t-il une charte graphique définissant le marquage et la signalétique des bornes et emplacements gérés par les acteurs privés ou publics ? Pourquoi certaines bornes publiques ne font-elles pas l'objet d'un marquage au sol ?

L'option de l'ouverture du marché de bornes publiques à d'autres acteurs que TotalEnergies est-elle prévue si cette entreprise ne respecte pas les délais prévus dans le contrat ?

Dans le cadre de l'aménagement de la Petite ceinture et des projets qualifiés « de façade à façade », pourquoi l'installation de bornes publiques n'est-elle pas systématiquement envisagée ? Le risque est que, dans quelques mois ou années, l'on soit obligé de refaire des trous dans la voirie pour installer des bornes alors que des travaux de grande envergure ont été réalisés dans les zones précitées.

<sup>2213</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La mobilité durable est une thématique très importante. Le gouvernement bruxellois a récemment rehaussé son ambition en matière de lutte contre le dérèglement climatique et vise désormais une réduction de 40 % de ses émissions d'ici 2030, ainsi que la neutralité carbone en 2050.

Il s'agit d'une avancée importante, qui nécessitera des mesures transformationnelles dans tous les secteurs, y compris en matière de mobilité. Le transport routier est en effet responsable d'environ 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre, et d'une part significative de celles de polluants atmosphériques.

Parallèlement à ses efforts notables pour améliorer l'offre et les services de mobilité alternatifs à la voiture, le gouvernement développe un réseau de points de recharge pour voitures électriques afin de préparer la transition progressive vers des véhicules sans émissions directes. À cet égard, nous avons récemment adopté le plan *electrify.brussels*, qui vise à garantir l'installation de 22.000 points de recharge accessibles au public d'ici 2035. Ce projet se base sur trois piliers principaux : le déploiement de points de recharge, à la fois en voirie et hors voirie, et d'importants efforts de communication et de sensibilisation des acteurs.

Je ne m'attarderai pas sur les nombreuses mesures prises, qui vont de l'installation annuelle de bornes en voirie - via des concessions coordonnées par Sibelga - à l'adoption d'arrêtés fixant un ratio minimum de bornes à installer dans l'ensemble des parkings bruxellois à l'horizon 2025, en passant par la récente mise en ligne du site *electrify.brussels*. Cette approche porte d'ailleurs ses fruits, puisque nous sommes passés d'environ 400 points de recharge accessibles au public en 2020 à plus de 2.700 aujourd'hui, et le chiffre est en constante augmentation.

*Waarom wordt er bij de herinrichting van wegen niet systematisch in openbare oplaadpalen voorzien?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Brusselse regering wil dat het gewest in 2050 koolstofneutraal is. Dat vereist maatregelen in heel wat sectoren en uiteraard ook op het vlak van mobiliteit. Het verkeer genereert immers veel broeikasgassen en luchtvervuiling.*

*Daarom zet de regering sterk in op de ontwikkeling van alternatieven voor de wagen, maar ook op een geleidelijke overstap naar elektrische voertuigen. Zo hielden we onlangs *electrify.brussels* boven het doopvont. Dat plan voorziet in de installatie van 22.000 publiek toegankelijke oplaadpunten op en buiten de openbare weg tegen 2035 en in communicatie- en bewustmakingscampagnes.*

*Sibelga coördineert via concessies de installatie van oplaadpalen op de openbare weg. Bij besluit werd een minimumaantal oplaadpunten in parkeergarages vastgelegd tegen 2025. Die aanpak werpt vruchten af, want het aantal publiek toegankelijke oplaadpunten steeg van ongeveer 400 in 2020 naar meer dan 2.700 vandaag. We hebben gekozen voor een aanpak die we naargelang van de vraag jaarlijks kunnen aanpassen.*

*De locatie van de oplaadpunten zal gecentraliseerd worden op de website *electrify.brussels*. Een werkgroep is daarvoor nu alle gegevens aan het verzamelen.*

*Alle oplaadpalen op de weg moeten volgens een standaardmarkering aangeduid worden. De markering kan wel tijdelijk ontbreken op locaties waar die bijvoorbeeld door weersomstandigheden nog niet aangebracht kon worden. Dat mag natuurlijk geen maanden duren.*

*De parkeervakken van Zen Car hebben een andere markering omdat het juridisch gezien om vakken voor deelvoertuigen gaat. Volgens de regelgeving moet het autodeelbedrijf de*

L'approche que nous avons adoptée nous permet par ailleurs d'adapter, sur une base annuelle, les objectifs en fonction de la demande. Par exemple, les lots de bornes sont mis sur le marché en fonction de l'évaluation de l'utilisation du réseau, ainsi que de la demande estimée.

La localisation des bornes sera reprise sur le site d'electrify.brussels. Un travail est en cours pour rassembler les nombreuses sources de données sur une plateforme gérée par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise. Un groupe de travail a été mis sur pied pour mener ce projet à bien.

Toutes les bornes en voirie font l'objet d'une signalisation standard. Seules celles pour lesquelles l'entreprise de marquage n'est pas encore intervenue - par exemple pour des raisons météorologiques - peuvent temporairement ne pas être indiquées. Cela ne doit évidemment pas prendre des mois à être résolu.

Pour ce qui est des 29 emplacements de Zen Car, le marquage est différent, car il s'agit juridiquement d'emplacements de véhicules partagés et non de bornes électriques. Selon la réglementation, c'est l'opérateur d'autopartage qui porte la responsabilité de la remise en état de l'espace public en cas de suppression de stations. Nous nous trouvons dans ce cas de figure, puisque Zen Car a fait l'objet d'une procédure de réorganisation judiciaire. Une solution se profile cependant, avec un nouvel acteur d'autopartage 100 % électrique.

<sup>2215</sup> TotalEnergies a respecté les conditions du contrat de concession et terminé son déploiement. Cet opérateur peut exploiter les bornes de recharge électrique jusqu'en octobre 2028. Le marché du déploiement d'infrastructures de recharge dans l'espace public fait l'objet d'une ouverture et d'une mise en concurrence lors de la publication de chaque marché public de concession pour le déploiement.

Deux opérateurs de bornes de recharge sont déjà actifs dans l'espace public. Le troisième marché de concession est sur le point d'être attribué par Sibelga.

Les possibilités d'installation de bornes publiques au titre des projets de réaménagement sont étudiées par Bruxelles Mobilité en concertation avec Bruxelles Environnement et Sibelga dans le cadre de la plateforme des bornes régionales.

<sup>2217</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Dans le cadre du plan electrify.brussels, environ 22.000 bornes seront installées. Quelle est la proportion en voirie et hors voirie ?

Concernant le marquage au sol de ces bornes, j'en reviens au problème de base. On a beau installer 50 millions de bornes, elles ne servent à rien sans marquage. Elles viennent gonfler les statistiques, mais ne sont pas utilisées. C'est clairement une perte d'exploitation pour les opérateurs, et la meilleure stratégie pour les décourager d'installer des bornes publiques.

*openbare weg in zijn oorspronkelijke staat herstellen zodra hij de parkeervakken niet meer uitbaat. In dit geval ziet het er echter naar uit dat ze door een nieuwe operator overgenomen zullen worden.*

*TotalEnergies heeft de voorwaarden van de overheidsopdracht nageleefd en mag de laadpalen tot oktober 2028 uitbaten. De opdrachtnemer wordt telkens aangeduid via een open en concurrentiegerichtte overheidsopdracht. Er zijn twee exploitanten van laadpalen op de openbare weg actief en binnenkort komt er een derde bij.*

*De mogelijkheden om te voorzien in openbare laadpalen bij herinrichtingswerken worden bestudeerd door Brussel Mobiliteit, in overleg met Leefmilieu Brussel en Sibelga.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- Hoeveel van de 22.000 geplande laadpalen komen op de openbare weg en hoeveel daarbuiten?

*Zonder behoorlijke markering zullen die echter onderbenut worden. Dat is nu al het geval op meerdere plekken in Brussel, waar de markering al maandenlang ontbreekt. Daardoor wordt het steeds moeilijker om een laadpaal te vinden.*

L'analyse des bornes à Bruxelles ne sera pas une question de semaines ou de mois. Je vous ai cité les bornes installées rue Dejoncker et rue du Lombard. Peut-être que, partout ailleurs, elles sont bien marquées, mais rien n'est moins sûr. J'estime qu'il y a un sérieux problème de marquage, qui complique la tâche des personnes qui souhaitent recharger leur voiture électrique dans ces quartiers.

Alors que toute la Petite ceinture est en train d'être réaménagée, je n'ai pas vu une seule borne entre la porte de Hal et la porte de Namur. Il y en a une seule, rue Dejoncker, qui est rendue inutilisable par le stationnement de voitures thermiques devant. La Petite ceinture est pourtant un axe important à Bruxelles, et il serait utile de mener une réflexion sur l'installation de bornes dans les zones densément fréquentées.

Pour ce qui est de Zen Car, la réorganisation judiciaire de l'entreprise complique la donne. Mais cela fait un certain temps qu'elle est en difficulté et continue d'occuper de l'espace public. Puisqu'il y a peu d'espoir que nous retrouvions nos billes dans cette réorganisation judiciaire, il y aurait lieu soit de trouver un nouvel acteur - ce qui serait une excellente nouvelle -, soit de prendre les devants et de supprimer ces places à nos frais, quitte à faire une déclaration de créance ou à en discuter avec Zen Car le moment venu.

2219 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- S'agissant des 22.000 places, la stratégie est bien de les rendre accessibles au public, qu'elles soient ou non en voirie. Il n'y a pas de répartition chiffrée par lot. Une procédure d'évaluation est mise en place afin d'étudier la demande.

Concernant le marquage spécifique, j'ai bien pris note des endroits que vous avez mentionnés. Nous allons nous pencher sur la question afin de rectifier le tir, le cas échéant.

Quant aux emplacements de Zen Car, j'espère qu'une solution sera rapidement trouvée. Je comprends bien l'enjeu à ce niveau.

2219 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- S'il n'est pas possible d'utiliser les bornes de Zen Car, installons des bornes publiques à la place. Le réseau électrique étant déjà installé, cela fera gagner du temps.

- *L'incident est clos.*

*(Mme Isabelle Pauthier, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

2227 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2227 à **Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

*Het verontrust me dat ik bij de herinrichtingswerken van de Kleine Ring nog geen enkele nieuwe laadpaal heb aangetroffen, terwijl het verkeer daar erg druk is.*

*Voorts verkeert Zen Car al geruime tijd in moeilijkheden, maar blijft het openbare ruimte in beslag nemen. Het gewest had volgens mij sneller kunnen ingrijpen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Voor de spreiding van de 22.000 oplaadpunten spelen we in op de vraag. Ze zullen in elk geval publiek toegankelijk zijn.*

*Ik zal vragen dat er gekeken wordt naar de plaatsen die u vermeldt en dat er zo nodig markering wordt aangebracht.*

*Ten slotte hoop ik dat er voor de voormalige laadpalen van Zen Car een snelle oplossing komt.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Mocht dat niet zo zijn, hoop ik dat u er openbare laadpalen van maakt.*

- *Het incident is gesloten.*

*(Mevrouw Isabelle Pauthier, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,



2227 **concernant les recommandations de Brupartners en matière de mobilité.**

2229 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Au mois de décembre dernier, Brupartners-Entrepreneurs indépendants a rendu un avis d'initiative au sujet des choix de mobilité des entrepreneurs et indépendants bruxellois. Afin d'alimenter sa réflexion et d'éclairer ses travaux, en particulier dans le domaine de l'énergie et du projet de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), Brupartners a organisé des auditions de divers experts. Une série de solutions et de recommandations ont ensuite été proposées par Brupartners, qui prend le soin de rappeler de nombreux constats que mon groupe ne cesse de répéter devant cette assemblée.

Les PME et indépendants partagent les mêmes inquiétudes que les consommateurs privés, liées notamment aux crises sanitaire et économique et à la flambée des coûts du carburant et de l'énergie. Deux tiers d'entre eux indiquent enregistrer une baisse de la rentabilité de leur entreprise et tirent la sonnette d'alarme. On ne peut rajouter la mobilité aux dossiers qui leur font perdre des clients et des bénéficiaires. Cela tombe sous le sens.

Les PME et indépendants n'en reconnaissent pas moins que si le plan Good Move constitue une menace pour certains entrepreneurs ou certains secteurs, notamment ceux de la livraison et de la restauration, il peut également constituer, pour d'autres, l'occasion de repenser l'organisation de leur société ou d'adapter leur comportement en fonction des changements. Il faut les y aider, et non les freiner ou les bloquer.

D'après une étude de Bruxelles Mobilité datant de 2019, les indépendants privilégient le mode automobile à hauteur de 71,4 % pour leur trajet domicile-travail, pour des raisons d'ordre pragmatique et logistique difficilement modifiables. Le manque de bornes de recharge électrique, dont on vient de parler, ainsi que la suppression d'un nombre important de places de stationnement, prévue dans le règlement régional d'urbanisme, les inquiètent.

Comment comptez-vous répondre à chacune des recommandations contenues dans l'avis de Brupartners au niveau de la mobilité ? J'aimerais plus spécifiquement connaître votre réponse sur le calendrier de la zone de basses émissions et la date du 31 décembre comme point de bascule, sachant que les achats de véhicules et les risques de longs délais d'attente ne peuvent être pris en compte qu'en début d'année, et que les délais d'amortissement varient entre deux et sept ans.

Deuxièmement, qu'en est-il de la feuille de route de sortie des moteurs thermiques pour se baser sur la neutralité technologique plutôt que le tout à l'électrique ? Nous parlons évidemment de véhicules hybrides ou éventuellement de véhicules à hydrogène, pour les grands gabarits.

Troisièmement, concernant Smart Move, pouvez-vous confirmer que la taxe kilométrique ne verra le jour qu'à l'échelle du pays, et pas seulement en Région de Bruxelles-Capitale ? Comment tenez-vous compte, dans les tests

**betreffende de aanbevelingen van Brupartners inzake mobiliteit.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In december 2022 bracht Brupartners een advies uit in verband met de mobiliteitskeuzes van Brusselse ondernemers en zelfstandigen. Daaruit blijkt dat kmo's en zelfstandigen, net zoals particulieren, onder meer bezorgd zijn over de economische crisis en de stijgende energie- en brandstofprijzen. Twee derde verklaarde dat hun winstmarges kleiner worden.*

*Voor sommige kmo's en zelfstandigen vormt Good Move een bedreiging, terwijl anderen het plan als een opportuniteit zien om hun organisatie om te gooien. Het gewest moet hen daarbij helpen.*

*Volgens een studie van Brussel Mobiliteit uit 2019 verkiest 71,4% van de zelfstandigen de auto als vervoermiddel voor woon-werkverplaatsingen. Ze zijn dan ook ongerust over het gebrek aan oplaadpalen en over het feit dat er zoveel parkeerplaatsen verdwijnen.*

*Wat is uw antwoord op elk van de aanbevelingen van Brupartners rond mobiliteit en meer bepaald over de aanbeveling aangaande het tijdschema van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ)?*

*Hoe staat u tegenover de aanbeveling om eerder te streven naar klimaatneutrale technologieën in plaats van uitsluitend in te zetten op elektrische voertuigen?*

*Bevestigt u dat een kilometerheffing alleen ingevoerd kan worden in het hele land en dus niet alleen in het Brussels Gewest? Op welke manier wordt er bij de lopende tests rekening gehouden met de behoeften van ondernemers en zelfstandigen?*

organisés actuellement, de la réalité des entrepreneurs et des indépendants ?

2231 Quatrièmement, quand pourrons-nous disposer à Bruxelles d'un système MaaS qui permet l'achat des titres de transport directement dans l'application ?

Cinquièmement, comment travaillez-vous à la simplification et la promotion du budget lié à la mobilité auprès des PME bruxelloises ?

Sixièmement, comment étudiez-vous l'impact de votre politique de mobilité sur la migration des entreprises et des sièges sociaux, notamment vers la périphérie proche ?

Septièmement, sur quelles mesures travaillez-vous pour augmenter les aides à l'achat de véhicules électriques pour les PME et les indépendants qui estiment les mesures d'aide actuelles insuffisantes ? Combien de primes ont-elles été distribuées depuis la réforme de la prime LEZ destinée aux très petites entreprises et aux PME ? Comment analysez-vous ces résultats ?

Huitièmement, comment assurerez-vous l'alimentation des bornes de recharge en énergies non fossiles en suffisance et à un prix abordable ?

Enfin, où en est l'installation des pôles multimodaux et des bornes de recharge ultrarapides à moyen et à long termes ?

2232 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme chaque fois, nous avons lu attentivement l'avis d'initiative de Brupartners-Entrepreneurs indépendants relatif à la mobilité, que mon cabinet a reçu mi-janvier.

En outre, nous avons accueilli Brupartners début février, dans le cadre d'une réunion du comité de pilotage de l'objectif 1.9 de la stratégie Go4Brussels 2030, « Une mobilité efficace qui respecte la santé et la qualité de vie ». Lors de cette réunion, mon cabinet et Bruxelles Mobilité ont présenté l'état d'avancement du plan Good Move, en mettant l'accent sur certains chantiers spécifiques qui, comme prévu dans la stratégie Go4Brussels, sont essentiels pour Brupartners. L'avis d'initiative a également été évoqué et discuté à cette occasion.

Outre les concertations dans le cadre de Go4Brussels, d'autres sont organisées régulièrement avec Brupartners. Ainsi, les textes législatifs leur sont soumis pour avis.

Brupartners est également représenté par six de ses membres au sein de la Commission régionale de la mobilité, où tous les grands projets et dossiers sont présentés.

Il m'est difficile de répondre en l'espace de cinq minutes à toutes les questions qui ont été posées. En outre, quelques-uns des dossiers évoqués relèvent également de la compétence de mes collègues, M. Maron, Mme Trachte ou encore M. Gatz, pour ce qui est du budget de la mobilité, ou relèvent aussi du niveau

*Wanneer zullen we in Brussel alle vervoersbewijzen kunnen aankopen met één enkele app (mobility as a service - MaaS)?*

*Hoe promoot u het mobiliteitsbudget bij Brusselse kmo's?*

*Hoe onderzoekt u het effect van uw mobiliteitsbeleid op de migratie van bedrijven, met name naar de Rand?*

*Werkt u aan bijkomende steun voor kmo's en zelfstandigen die elektrische voertuigen willen aankopen? Hoeveel premies zijn er toegekend sinds de hervorming van de LEZ-premie voor zko's en kmo's?*

*Hoe garandeert u dat er voldoende niet-fossiele en betaalbare energie beschikbaar is en blijft?*

*Hoever staat de aanleg van multimodale knooppunten en supersnelle laadpunten?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Mijn kabinet heeft het advies van Brupartners aandachtig onderzocht. Begin februari woonde Brupartners de vergadering bij waarop mijn kabinet en Brussel Mobiliteit de vorderingen van Good Move uit de doeken deden. Tijdens die vergadering werd ook het advies besproken.*

*Wij plegen sowieso regelmatig overleg met Brupartners, dat ook zes vertegenwoordigers heeft in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.*

*Mijn spreektijd is te kort om op alle vragen in te gaan. Een deel ervan betreft bovendien de bevoegdheid van andere regeringsleden en beleidsniveaus. Ik kan u evenwel geruststellen dat wij de opmerkingen van Brupartners altijd ernstig nemen en het beleid erin de mate van het mogelijke op proberen af te stemmen. Zo heeft de regering na overleg met Brupartners enkele aanpassingen aangebracht aan het tijdschema van de lage-emissiezone (LEZ) voor bedrijfsvoertuigen. Bepaalde bestelwagens op diesel zullen bijvoorbeeld nog twee jaar langer in de LEZ mogen rijden dan aanvankelijk gepland omdat het aanbod van elektrische alternatieven voor zulke voertuigen nog steeds erg beperkt is.*

fédéral. Bien sûr, les plans de déplacements d'entreprise font l'objet d'une sensibilisation par la Région.

Je peux vous assurer que nous prenons toujours au sérieux les commentaires de Brupartners et, si c'est possible et pertinent, nous adaptons nos politiques en conséquence.

À titre d'exemple, je peux citer le calendrier de la zone de basses émissions évoqué dans l'avis. Si cette zone a été instaurée en 2018 dans le cadre des mesures visant à améliorer la qualité de l'air et la santé des Bruxellois, c'est le gouvernement actuel qui a adopté le calendrier pour la période 2025-2036, ainsi que la feuille de route « Low Emission Mobility », qui définit certaines catégories de véhicules qui pourraient s'inscrire plus rapidement dans la transition, et d'autres - dont les véhicules utilisés par les petites entreprises, les microentreprises et les indépendants - pour lesquelles des mesures de soutien ont été mises en place ou sont en cours de mise en œuvre.

Ce calendrier a été modifié après consultation de Brupartners, afin de mieux prendre en considération la réalité d'usage et du marché pour les véhicules utilitaires, qui n'est pas la même que celle pour les voitures ou les mobylettes.

Dans cette optique, le jalon de sortie du diesel a été reporté de 2033 à 2035 pour les plus grandes camionnettes de catégorie N1, classes 1, 2 et 3. En effet, à l'heure actuelle, l'offre pour ce type de véhicules en version électrique est encore limitée. On estime cependant qu'elle augmentera nettement en 2025, ce qui assurera un amortissement aux entreprises.

<sup>2235</sup> Pour les véhicules utilitaires de classe N1 de plus petite dimension comme la Renault Kangoo, la version électrique est déjà présentée sur le marché comme la solution pour remplacer les moteurs à essence ou au gaz naturel comprimé. L'interdiction du diesel en 2030 et de l'essence en 2035, tout comme pour les voitures, est donc maintenue durant le processus d'adoption du texte.

Le calendrier de la zone de basses émissions offre une vue à long terme qui permet aux entrepreneurs de faire leur choix et leurs investissements en connaissance de cause. C'est tout l'intérêt d'arrêter les étapes jusqu'à 2035. Les entrepreneurs qui ont déjà consenti des investissements souhaitent aussi le respect du calendrier pour freiner toute concurrence déloyale avec les autres. Ce cadre stable permet d'éviter certains écueils.

Les résultats de la zone de basses émissions depuis 2018 sont encourageants. On compte sur les efforts et la résilience de tous, et il est donc important de communiquer que le parc automobile en circulation à Bruxelles à la fin de l'année 2021 émettait 26 % de particules fines en moins par rapport à 2018 et 21 % d'oxyde d'azote en moins. Les efforts pour améliorer la qualité de l'air doivent, quant à eux, être maintenus afin de tendre au maximum vers le respect des normes européennes et de l'Organisation mondiale de la santé.

*Voor kleinere bestelwagens zijn er wel al voldoende elektrische alternatieven op de markt en daarvoor blijft het dieselverbod in 2030 en benzineverbod in 2035 bijgevolg gehandhaafd.*

*Het LEZ-tijdpad biedt een langetermijnvisie en werd opgesteld om ondernemers in staat te stellen de juiste keuzes te maken voor hun investeringen. Als we dat tijdschema omgooien, zullen ondernemers die op basis van het eerdere schema geïnvesteerd hebben, oneerlijke concurrentie ondervinden.*

*De LEZ vergt inspanningen, maar ze levert wel degelijk resultaat op. Eind 2021 was de uitstoot van fijnstof en stikstofoxide in Brussel met meer dan 20% gedaald ten opzichte van 2018. Die inspanningen moeten we nu voortzetten om onze internationale doelstellingen te halen.*

*Het voorbeeld van de LEZ toont aan dat we zoveel mogelijk rekening houden met alle voorstellen die we ontvangen. We moeten inderdaad telkens oog hebben voor de effecten van ons beleid, maar ook voor de vorderingen die gemaakt worden en ik stel vast dat het stadscentrum leeft. Dat neemt niet weg dat we steeds moeten kijken naar de gevolgen voor alle sectoren om begeleiding te kunnen bieden en waar nodig aanpassingen door te voeren.*

Je me suis permis d'entrer dans les détails en prenant l'exemple de la zone de basses émissions pour montrer notre volonté de tenir compte des propositions que nous avons reçues.

Les réunions régulières avec Brupartners que je viens d'évoquer offrent l'espace d'évaluation nécessaire.

Comme vous le dites, il faut tenir compte de l'impact de toutes nos politiques, en ce compris celle de la mobilité, mais également constater les avancées quand il y en a. D'aucuns prétendent que Bruxelles est une ville morte, alors que, si j'observe le centre-ville, je ne peux que constater qu'elle est bien vivante. Il peut cependant exister une différence d'activité entre les secteurs et il faut pouvoir l'évaluer pour fournir un accompagnement et procéder à des adaptations là où cela est nécessaire.

2237 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Certes, la question était vaste, mais vous ne m'avez pas apporté beaucoup d'éléments de réponse. Je vous adresserai donc des questions écrites sur chacune de ces recommandations.

Quand Brupartners prend la peine de rendre un avis détaillé, pour expliquer pourquoi il importe d'avancer sur certaines questions et à quel point cela pourrait accompagner la transition et permettre aux entreprises et aux indépendants de trouver des solutions de mobilité adaptées à leurs besoins, il faut prendre le taureau par les cornes et y travailler avec ardeur.

J'insiste auprès de vous pour que soit creusée la question des véhicules utilitaires, dont Bruxelles Mobilité estime que le nombre a augmenté de 10 à 15 % entre 2014 et 2019, tandis que le nombre de camionnettes de livraison a bondi de 6 à 10 % entre 2012 et aujourd'hui. Cette augmentation est due à la fois à la croissance du commerce en ligne et à l'instauration de la taxe kilométrique sur les poids lourds, dont elle est l'un des effets collatéraux.

Il importe d'accompagner la transition, en veillant à ce que toutes vos nouvelles politiques intègrent la question des achats, de la recharge et du stationnement, ce qui n'est pas suffisamment le cas aujourd'hui.

La question de l'approvisionnement de Bruxelles ne trouve pas non plus d'écho suffisant, en cohérence avec les différents plans de mobilité et de développement qui sont poursuivis par le gouvernement.

Brupartners et tous les Bruxellois aimeraient également vous entendre sur le prix au kilowattheure à la borne de recharge, qui doit rester abordable.

L'accessibilité des entreprises et des commerces pour les fournisseurs et les clients est également d'une importance capitale. La tâche est ardue, parce que chaque secteur d'activité a des besoins de mobilité différents, ce qui complexifie encore le choix pour certains entrepreneurs et indépendants.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik zal schriftelijke vragen indienen om specifiekere antwoorden te krijgen, vooral omdat Brupartners de moeite heeft genomen om een zeer gedetailleerd en onderbouwd advies uit te brengen.*

*Om allerlei redenen is het aantal bedrijfsvoertuigen en bestelwagens de laatste jaren aanzienlijk toegenomen in Brussel. Daarom moet de transitie naar elektrische alternatieven zeer goed voorbereid worden. Zo zijn er nog te weinig oplaadpalen en parkeerplaatsen. De mobiliteitsplannen van de regering zijn ook te weinig gericht op de bevoorrading van Brussel.*

*U hebt ook niets gezegd over de toegankelijkheid van de prijzen om een wagen op te laden. Dat is een zeer belangrijk aandachtspunt, niet alleen voor Brupartners, maar voor de hele bevolking.*

*Het is ook van essentieel belang dat leveranciers en klanten de bedrijven en handelaars gemakkelijk kunnen bereiken. Op dat vlak is er nog veel werk aan de winkel, vooral omdat de behoeften per sector uiteenlopen. Het is uw taak om een kader te scheppen waarin alle beroepen en diensten zich kunnen ontwikkelen.*

*- Het incident is gesloten.*

Il n'existe pas de modèle type de déplacement. Différents paramètres sont à prendre en considération. Il est de votre devoir d'offrir à tous ces métiers et services qui font vivre notre capitale et dont nous ne pouvons nous passer, un cadre qui leur permette de vivre et de se développer, et non de survivre et finalement de mourir, pour certains d'entre eux.

- *L'incident est clos.*