



**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 30 MAI 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 30 MEI 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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Interpellation de M. Emmanuel De Bock	5
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,	
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,	
et à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,	
concernant la suspension annoncée dans la presse de l'extension de la ligne 3.	
Interpellation jointe de M. Arnaud Verstraete	5
concernant le transfert modal à Bruxelles et les perspectives du métro 3.	
Interpellation jointe de M. David Leisterh	5
concernant la mise en suspens par Beliris du projet de métro 3.	
Interpellation jointe de M. John Pitseys	5
concernant les contacts du chef du gouvernement bruxellois avec la ministre de tutelle de Beliris relatifs à l'avenir du projet de métro 3 et son financement.	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter	5

INHOUD

Interpellatie van de heer Emmanuel De Bock	5
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	
en tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
en tot de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,	
betreffende de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 waarover de media berichten.	
Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Verstraete	5
betreffende de Brusselse modal shift en de vooruitzichten voor metrolijn 3.	
Toegevoegde interpellatie van de heer David Leisterh	5
betreffende de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 door Beliris.	
Toegevoegde interpellatie van de heer John Pitseys	5
betreffende de contacten van de minister-president met de federale minister bevoegd voor Beliris over de toekomst en de financiering van metrolijn 3.	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	5

concernant les récentes informations selon lesquelles Beliris a interrompu les travaux du métro 3.		betreffende de recente berichten over de stopzetting van de werken aan metrolijn 3 door Beliris.	
Interpellation jointe de M. Francis Dagrin	5	Toegevoegde interpellatie van de heer Francis Dagrin	5
concernant la note envoyée par Beliris au gouvernement concernant la suspension du projet de métro 3 vers Schaerbeek.		betreffende de Belirisnota over de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 richting Schaarbeek.	
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
M. Emmanuel De Bock (DéFI)		De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
M. David Leisterh (MR)		De heer David Leisterh (MR)	
M. John Pitseys (Ecolo)		De heer John Pitseys (Ecolo)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Francis Dagrin (PTB)		De heer Francis Dagrin (PTB)	
M. Ibrahim Dönmez (PS)		De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)		De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)	
M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)		De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mme Bianca Debaets (cd&v)		Mevrouw Bianca Debaets (cd&v)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Ordre du jour - Dépôt	50	Motie – Indiening	50
(voir annexe)		(zie bijlage)	

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

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

1105 **INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE BOCK**

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

1105 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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,

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

1105 et à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,

en tot de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

1105 concernant la suspension annoncée dans la presse de l'extension de la ligne 3.

betreffende de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 waarover de media berichten.

1107 **INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

1107 concernant le transfert modal à Bruxelles et les perspectives du métro 3.

betreffende de Brusselse modal shift en de vooruitzichten voor metrolijn 3.

1109 **INTERPELLATION JOINTE DE M. DAVID LEISTERH**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DAVID LEISTERH

1109 concernant la mise en suspens par Beliris du projet de métro 3.

betreffende de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 door Beliris.

1109 **INTERPELLATION JOINTE DE M. JOHN PITSEYS**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHN PITSEYS

1109 concernant les contacts du chef du gouvernement bruxellois avec la ministre de tutelle de Beliris relatifs à l'avenir du projet de métro 3 et son financement.

betreffende de contacten van de minister-president met de federale minister bevoegd voor Beliris over de toekomst en de financiering van metrolijn 3.

1113 **INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

1113 concernant les récentes informations selon lesquelles Beliris a interrompu les travaux du métro 3.

betreffende de recente berichten over de stopzetting van de werken aan metrolijn 3 door Beliris.

1115 **INTERPELLATION JOINTE DE M. FRANCIS DAGRIN**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN

1115 concernant la note envoyée par Beliris au gouvernement concernant la suspension du projet de métro 3 vers Schaerbeek.

betreffende de Belirisnota over de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 richting Schaarbeek.

1115
1117 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Mon interpellation, qui s'avère essentielle au vu de l'actualité et des conditions particulières dans

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- In maart vernamen we dat de Brusselse overheid met de federale overheid onderhandelde in een poging om meer geld te krijgen voor de uitbreiding van de metro. Door bijkomende kosten en inflatie

lesquelles nous avons appris la suspension de ces travaux par Beliris, s'adressait également aux ministres Gatz et Vervoort.

En mars dernier, nous avons appris que le gouvernement bruxellois entamait des négociations avec le gouvernement fédéral afin de tenter d'obtenir une intervention majorée pour l'extension du métro. En raison des surcoûts et de l'inflation, le montant annuel du financement de ce projet par Beliris est désormais insuffisant. La piste suivie était de puiser dans les réserves inutilisées par Beliris.

Ce mardi 23 mai, nous avons appris que Beliris souhaiterait suspendre le projet de métro 3, entre les stations Gare du Nord et Bordet, à la suite d'une hausse de prix notable - 700 millions d'euros - dans les offres rendues par les deux entreprises. Le budget initial de 1,6 milliard d'euros passerait en effet à 2,3 milliards d'euros.

Une note, dont le contenu nous est inconnu, aurait été transmise par la ministre fédérale chargée de Beliris à la Région bruxelloise en début de semaine. Nous ne savons pas non plus quelles suites - une suspension ou une annulation complète du projet - seront données par les gouvernements fédéral et bruxellois. La décision finale devrait être prise dans les prochains mois, mais l'inconnue demeure quant à l'autorité qui s'en chargera : le gouvernement fédéral, le gouvernement régional ou les deux ensemble.

¹¹¹⁹ En ce qui nous concerne, nous restons favorables à l'extension du métro nord et nous restons fidèles à la déclaration de politique régionale de cette législature, tout comme nous soutenons le développement du métro dans la Région pour des raisons de capacité, de libération de l'espace en surface, de facilité d'entretien et d'impact du chantier sur la voie publique. Néanmoins, la question du financement reste essentielle.

Pour ce qui concerne les coûts et leurs augmentations par rapport aux projections initiales, mon parti a déjà rappelé qu'il était indispensable que le financement du développement du métro soit garanti. Nous parlons bien ici du tronçon Gare du Nord-Bordet qui est financé par Beliris. Une éventuelle rupture de la solidarité fédérale pourrait être très mal perçue par les Bruxelloises et les Bruxellois, qui ne peuvent porter sur leurs seules épaules le financement d'un projet d'une telle ampleur.

Comme l'a rappelé mon collègue Marc Loewenstein ce 23 mai en commission de la Mobilité, « il faut une encore plus grande solidarité venant du fédéral. À Londres, à Madrid, c'est l'État central qui finance de tels projets. Il faut aller dans le même sens en Belgique. Bruxelles, capitale de l'Europe, doit aussi aller chercher des financements supplémentaires au niveau de l'Europe. À défaut d'obtenir des moyens de financement de l'extérieur, il faudra travailler sur des financements structurels au bénéfice de ces gros projets de mobilité, que cela soit au travers des recettes liées à un péage urbain ou à une tarification kilométrique intelligente qui doit être concertée entre les trois Régions. À défaut de telles solutions de financement

volstaat de jaarlijkse bijdrage van Beliris niet meer. Het plan was om de ongebruikte reserves van Beliris aan te spreken.

Op 23 mei vernamen we dat Beliris de verlenging van metrolijn 3 wilde opschorten nadat was gebleken dat de kosten 700 miljoen euro hoger zouden uitvallen dan aanvankelijk gepland.

Een nota, waarvan wij de inhoud niet kennen, zou begin deze week door de federale minister die bevoegd is voor Beliris naar het Brussels Gewest gestuurd zijn. We weten niet of het project opgeschort of geschrapt zal worden en ook niet welke overheid die beslissing zal nemen.

DéFI is voorstander van de uitbreiding van de metro en blijft trouw aan de algemene beleidsverklaring van deze regeerperiode. De financiering blijft echter een belangrijke kwestie.

Ondanks de hogere kosten vindt mijn partij dat de financiering van het metrotraject Noordstation-Bordet absoluut gegarandeerd moet worden. Het Brussels Gewest kan de kosten van dit project niet in zijn eentje dragen.

Zoals mijn collega Marc Loewenstein al zei, heeft het Brussels Gewest behoefte aan federale en Europese steun. Als we die niet krijgen, moeten we werken aan een structurele financiering voor grote mobiliteitsprojecten, door inkomsten te halen uit een stadstol of een slimme kilometerheffing, die in overleg met de drie gewesten georganiseerd moet worden. Anders zal het metroproject herzien moeten worden.

complémentaire au budget régional, il est évident que le projet ne serait pas soutenable et qu'il y aurait lieu de le revoir ».

1121 Madame la Ministre de la Mobilité, Monsieur le Ministre-Président, Monsieur le Ministre du Budget, pouvez-vous nous informer du contenu de la note transmise par Beliris ou par le cabinet de la ministre fédérale chargée de Beliris au sujet du tronçon compris entre Gare du Nord et Bordet au gouvernement de la Région bruxelloise ? Est-il exact que cette note vous informait d'une éventuelle volonté de Beliris de cesser le financement de ce tronçon ?

Confirmez-vous la hausse d'environ 700 millions d'euros du budget prévu pour financer ce tronçon ?

Une décision de suspension ou de fin de la construction du tronçon nord de la ligne de métro 3 sera-t-elle prise dans les mois qui viennent ? À qui appartiendrait cette décision ? Le gouvernement bruxellois dispose-t-il de moyens de recours au cas où Beliris devrait décider de cesser le financement du projet ?

Des recherches de financements complémentaires européens sont-elles envisageables ou ont-elles été déjà envisagées par votre administration ?

1123 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Après deux ans de retard, les résultats de la grande enquête de Bruxelles Mobilité sur les comportements de déplacements sont enfin connus. Les chiffres sont enthousiasmants. Avec 36 %, la marche est désormais le mode de transport le plus courant et la proportion des déplacements à vélo a également triplé, passant de 3 % à 9 %.*

Pour la première fois, la voiture est dépassée en tant que principal moyen de transport, sa part tombant même à 27 %. Seuls 46 % des ménages bruxellois possèdent encore une voiture, une évolution impressionnante qui ne peut qu'être profitable à la Région.

1125 *Il reste toutefois beaucoup à faire pour rendre la ville plus agréable à la marche et à la vie, en rendant les alternatives à la voiture plus attrayantes et en améliorant l'infrastructure.*

La pratique du vélo n'est pas toujours évidente pour les personnes qui n'en ont pas l'habitude, alors que 45 % des déplacements sont inférieurs ou égaux à 2 km et que la distance moyenne parcourue est de 3,3 km, des distances qui peuvent parfaitement être parcourues à pied ou à vélo.

Wat stond er in de nota die door Beliris of door het kabinet van de federale minister bevoegd voor Beliris aan u werd bezorgd? Werd u met deze nota ingelicht dat Beliris de financiering van een gedeelte van de metrolijn niet langer wilde ondersteunen?

Bevestigt u dat de geschatte kostprijs van deze werken met 700 miljoen euro steeg?

Wordt er in de komende maanden beslist of de werken uitgesteld of geschrapt zullen worden? Wie beslist daarover? Over welke beroepsmogelijkheden beschikt de Brusselse regering als Beliris besluit om de financiering van het project stop te zetten?

Kan er bijkomende Europese financiering aangevraagd worden? Heeft uw administratie al zo'n aanvraag overwogen?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dit is een uitzonderlijke situatie. Pas afgelopen woensdag hebben we in het Uitgebreid Bureau beslist om dit onderwerp vandaag te bespreken, omdat het zo belangrijk is voor de toekomst van de Brusselse mobiliteit.

Na twee jaar vertraging zijn de resultaten van het grote verplaatsingsonderzoek van Brussel Mobiliteit eindelijk bekend. We kunnen alleen maar enthousiast worden van de cijfers. Ze tonen aan dat Brussel wel degelijk sterk verandert. Met 36% is wandelen nu de courantste verplaatsingswijze en ook het aandeel fietsverplaatsingen kent een verdrievoudiging van 3% naar 9%.

De slogan 'if you build it, they will come' geldt dus zeker voor fietsinfrastructuur, want nooit eerder nam het aantal verplaatsingen per fiets sterker toe. Hoe meer hoogstaande, veilige fietspaden, hoe meer fietsers er gebruik van maken. Voor het eerst wordt de auto ingehaald als belangrijkste vervoermiddel, het aandeel daarvan daalt zelfs naar 27%. Slechts 46% van de Brusselse huishoudens heeft nog een auto. Dat is een indrukwekkende evolutie die het gewest alleen maar ten goede komt.

We hebben echter nog heel wat werk voor de boeg. Alternatieven voor de auto moeten aantrekkelijker worden en blijven. Zo zijn er op het vlak van de infrastructuur zeker verbeteringen mogelijk. De plaats die voetgangers bijvoorbeeld krijgen in vergelijking met de auto is op sommige plekken in Brussel ronduit zielig. Betere voetpaden die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, banken en groene ruimten waar je rustig kan zitten enzovoort, dragen stuk voor stuk bij tot een aangename wandel- en leefomgeving in de stad.

Il ressort de l'enquête de Bruxelles Mobilité que les transports publics remplissent moins bien leur rôle d'alternative à la voiture qu'il y a douze ans. Leur part aurait même chuté de 2%. Cette évolution s'observe également dans les autres régions de transport, parfois même de manière spectaculaire. Il importe de comprendre les raisons de cette évolution, eu égard aux efforts financiers considérables consentis par la Région dans ce domaine.

L'offre de la STIB est saturée sur certaines lignes. C'est l'une des raisons pour lesquelles il a été décidé de construire la ligne de métro 3. Tout le monde a donc été très surpris par la décision de Beliris de suspendre ces travaux, et la manière étrange dont cette annonce a été faite.

¹¹²⁷ *Il convient maintenant d'examiner les perspectives d'avenir à la lumière des nouvelles informations. Selon les médias, le coût de la nouvelle ligne de métro avoisinerait les 3 à 4 milliard d'euros, et ce budget colossal s'ajoute à toutes les autres dépenses nécessaires pour les Bruxellois. Il n'est pas envisageable pour la Région bruxelloise de financer seule l'extension du métro. Des fonds fédéraux et européens devront donc être recherchés.*

¹¹²⁹ *Toutes les autres villes européennes dotées d'un réseau de métro ont toujours pu compter sur une contribution des autorités nationales pour le financement de l'infrastructure.*

De stijging van het aantal fietsers is vooral te vinden bij mensen die zich veilig voelen op de fiets en het gewend zijn om zich al fietsend in het verkeer te begeven. Voor mensen die het niet gewoon zijn om te fietsen, zoals jonge kinderen, nieuwkomers of sommige ouderen, is fietsen niet altijd evident. Naar verluidt zou 45% van de verplaatsingen korter dan of gelijk zijn aan 2 km en bedraagt de gemiddelde verplaatsingsafstand 3,3 km. Zulke afstanden kunnen perfect te voet of met de fiets afgelegd worden.

Uit onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Brusselaar blijkt dat het openbaar vervoer het minder goed doet als alternatief voor de wagen in vergelijking met twaalf jaar geleden en dat is enigszins verrassend. Het aandeel van het openbaar vervoer daalt lichtjes, met 2%. Die ontwikkeling doet zich ook voor in de andere vervoersregio's, soms zelfs in spectaculaire mate. Dat roept vragen op, temeer gezien de enorme financiële inspanningen van het gewest op dat vlak. Het is erg belangrijk om goed te begrijpen hoe die ontwikkeling tot stand is gekomen.

Het MIVB-aanbod is op bepaalde lijnen verzaaid en dat maakt het moeilijk om nieuwe reizigers aan te trekken. Die vaststelling is een van de redenen waarom er werd beslist om metrolijn 3 aan te leggen. Iedereen was dan ook compleet verrast door het nieuws dat Beliris op een zeer vreemde manier te kennen heeft gegeven dat het zich voorbereidt om de werken aan metrolijn 3 op te schorten. Het feit dat dat zo stuntelig aan het licht gebracht werd, doet de vraag rijzen wie de beslissingen neemt en welke nieuwe elementen er dan precies tot die beslissing, of alleszins intentie, hebben geleid.

Natuurlijk is het nu essentieel om te kijken naar de toekomstperspectieven in het licht van de nieuwe informatie. Uit de berichten in de media blijkt dat de kostprijs van de nieuwe metrolijn gigantisch is. Die is sterk gestegen en dat gebeurde niet voor de eerste keer. Elk groot infrastructuurproject in onverschillig welk land heeft stevast dezelfde kenmerken: de kostprijs stijgt, vaak zelfs explosief, en de werken duren veel langer dan gepland, waardoor de impact op de samenleving enorm is. Dat hebben we al op kleinere schaal gezien met de problemen bij het Zuidpaleis. Hetzelfde lijkt nu te gaan gebeuren met de verlenging van de metro naar het noorden.

De kosten zouden nu naar verluidt 3 tot 4 miljard euro bedragen. Als we uitgaan van 3 miljard, is dat omgerekend 2.500 euro per Brusselaar. Daaruit blijkt hoe zwaar het metroproject weegt op Brussel. Het is niet mogelijk voor de Brusselaars om die kosten alleen te dragen. Een gezin met drie kinderen zou gemiddeld zo'n 12.500 euro moeten ophoesten. Dit enorme budget komt nog bij alle andere uitgaven die nodig zijn voor Brussel en de Brusselaars. Eigenlijk is het voor het Brussels Gewest niet haalbaar om de uitbreiding van de metro zelf te financieren. Daarom zullen er ook federale en Europese middelen gezocht moeten worden.

Elke andere Europese stad met een metronet heeft altijd kunnen rekenen op een bijdrage van de nationale overheid voor de betaling van de infrastructuur. We hebben ook een interessant studiebezoek aan Londen gebracht. Daar stelden we vast dat het

L'étude donne-t-elle un aperçu des principaux facteurs de réussite qui ont conduit au transfert modal ?

Quelles mesures envisagez-vous pour rendre la marche et le vélo encore plus attrayants et plus sûrs ? Consultez-vous les organisations de piétons et d'autres associations spécialisées à ce sujet ?

Attribuez-vous la légère diminution de l'utilisation des transports publics à un transfert modal positif vers la marche et le vélo, ou aux attentats terroristes, la crise du Covid-19 ou la saturation des transports publics ?

¹¹³¹ *Sur la base de quelle information Beliris a-t-il pris sa décision ? Y avez-vous été associée ? Quelles sont les options envisageables, ainsi que le coût et le calendrier de chacune ?*

La Région bruxelloise sera-t-elle contrainte d'annuler le projet en l'absence de budgets fédéraux ou européens supplémentaires ? Cette péripétie aura-t-elle une incidence sur l'avenir du palais du Midi ? Quand le gouvernement bruxellois prendra-t-il une décision à ce sujet ?

Les usagers des transports en commun de Schaerbeek et Evere ne devraient pas s'attendre à des résultats concrets avant la première moitié des années 2030. Comment comptez-vous améliorer la situation durant la prochaine décennie ?

¹¹³³ **M. David Leisterh (MR).** - Comme une majorité de Bruxellois, j'ai été abasourdi d'apprendre que la réalisation de la future ligne de métro dont la capitale a besoin pour son développement était menacée. La publication d'une offre d'emploi au sein de Beliris pour réorganiser les équipes jusque-là consacrées au métro 3 a fait l'effet d'une bombe, et c'est normal. Lorsque l'on apprend dans la presse que l'équipe fédérale a mis en suspens le projet de métro 3 en raison de ses surcoûts, alors que la ministre de tutelle dément qu'une décision a été prise, il y a de quoi s'inquiéter.

Il s'agit d'un projet d'avenir structurant, décidé il y a plus de dix ans, dont les travaux ont commencé il y a quelques

vervoersbedrijf Transport for London, dat een jaarlijkse omzet van 5 miljard euro boekt, niet in staat is om zelf de aanleg van een nieuwe metrolijn te betalen. De nationale Britse regering heeft dat bedrag integraal betaald. Transport for London staat louter in voor de uitbating van de metro. De kern van het probleem is dus dat het Brussels Gewest de uitbouw van de metrolijn niet volledig zelf kan betalen.

Geeft het onderzoek inzicht in de belangrijkste succesfactoren die geleid hebben tot de modal shift?

Welke maatregelen plant u om stappen en fietsen in Brussel nog aantrekkelijker en veiliger te maken? Overlegt u daarover met voetgangersorganisaties en andere gespecialiseerde verenigingen?

Hoe verklaart u de lichte daling van het gebruik van het openbaar vervoer? Doet er zich daarbij een zogenaamde positieve modal shift voor? Stappen de gebruikers van het openbaar vervoer met andere woorden vaker over op stappen en fietsen, en maken ze op die manier ruimte vrij? Is de daling misschien nog altijd te wijten aan de terreuraanslagen en de coronacrisis? Of aan de ver zadiging van het openbaar vervoer?

Welke maatregelen neemt u om het gebruik van het openbaar vervoer verder te stimuleren?

Op grond van welke informatie heeft Beliris zijn beslissing over metrolijn 3 genomen? Was u daarbij betrokken? Wat zijn de opties en hoe zien de kostprijen en planning van elk scenario eruit? Bij de werken onder het Zuidpaleis is gebleken dat een relatief klein probleem over een lengte van 120 m tot een gigantische toename van de kosten en jarenlange vertraging kan leiden.

Is het Brussels Gewest genoodzaakt om het project af te blazen als er geen aanzienlijke bijkomende federale of Europese budgetten beschikbaar worden? Heeft de nieuwe ontwikkeling gevolgen voor wat er met het Zuidpaleis zal gebeuren? Wanneer beslist de Brusselse regering daarover?

Volgens de informatie in de media hoeven de gebruikers van het openbaar vervoer in Schaerbeek en Evere zelfs in de eerste helft van de jaren 2030 nog geen concrete resultaten te verwachten. Nochtans zitten de trams nu al overvol tijdens de spits. Wat doet de regering om de situatie de volgende tien jaar te verbeteren?

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans). - Een vacature van Beliris voor de reorganisatie van de teams die zich met metro 3 bezighouden, lijkt erop te wijzen dat dat project in het gedrang komt. Dat is werkelijk verbijsterend. Dit is een uiterst belangrijk project voor de hoofdstad en de werken zijn al enkele jaren geleden begonnen.

Beliris reageert op de wijdverspreide bezorgdheid door te zeggen dat de Brusselse regering de knoop moet doorhakken. U moet dus dringend uw verantwoordelijkheid opnemen. Zal de

années déjà et pour lequel des centaines de millions d'euros ont été engagés. Qui pilote encore ce projet ? Quel terrible signal, après celui du palais du Midi, est ainsi envoyé aux Bruxellois, aux commerçants touchés, aux riverains incommodés depuis des années, aux investisseurs ! Des rumeurs d'arrêt du projet se répandent, alors même qu'aucune décision politique n'a été prise.

Beliris se dédouane en expliquant qu'il revient au gouvernement bruxellois de prendre une décision. Il devient donc urgent, pour votre gouvernement, d'assumer ses responsabilités. Pouvez-vous me confirmer que celui-ci s'engage à respecter les engagements pris en 2014 et réitérés dans votre accord de majorité ?

Mon groupe n'a cessé de le répéter : après l'échec cuisant du plan Good Move, la capitale a besoin de plus d'alternatives, d'une meilleure offre de transports, et donc du métro, pour réussir la nécessaire transition et proposer des services plus performants aux habitants. Cette publication d'offre d'emploi pour démanteler la cellule qui s'y attelle depuis des années montre qu'il existe un double discours, alors que le gouvernement réitérait il y a quelques semaines encore son soutien au projet en commission de la Mobilité.

¹¹³⁵ Pour rappel, le coût de renoncement du projet de ligne de métro 3 pour le programme Gare du Nord-Albert correspondrait, de manière générale, à la mise à l'arrêt de la plupart des marchés déjà engagés, attribués et en cours d'exécution. La résiliation de ces marchés entraînerait le paiement d'indemnités très élevées aux adjudicataires. Le renoncement au projet Gare du Nord-Bordet impliquerait, quant à lui, la perte des montants déjà investis. Fin 2021, les dépenses déjà réalisées, principalement pour des frais d'études, correspondaient à 4 % du coût total du projet Gare du Nord-Bordet, soit plus de 80 millions d'euros.

Sachant l'importance de ce projet pour l'avenir de Bruxelles ainsi que pour nos objectifs en matière de report modal, de qualité de l'air et d'attractivité, je voudrais vous poser les questions suivantes.

Au regard de vos contacts avec vos homologues du gouvernement fédéral et avec le ministre-président, comment expliquez-vous qu'une telle publication puisse avoir été effectuée par Beliris, qui a reconnu par la suite avoir agi de manière prématurée ?

Une décision a-t-elle bien été prise, au sein du gouvernement, pour confirmer que les montants nécessaires à la réalisation de la ligne 3 seront dégagés ?

Vous avez annoncé en mars que vous alliez rencontrer le Premier ministre avant l'été afin d'analyser avec lui la possibilité de bénéficier d'une rallonge du niveau fédéral. Nous sommes au mois de juin. Cette rencontre a-t-elle eu lieu et quels en sont les résultats ?

regering de engagementen van 2014 en uit haar regeerakkoord nakomen?

Na de mislukking van Good Move heeft Brussel dringend meer alternatieven nodig op het gebied van mobiliteit, en de ontwikkeling van de metro speelt daarin een belangrijke rol. Als de uitbreiding van de metro nu wordt stopgezet, zal het gewest aanzienlijke schadevergoedingen moeten betalen aan de aannemers. Ook de reeds betaalde investeringen zouden verloren gaan.

Als de uitbreiding van de metro tussen het Noordstation en Bordet wordt opgegeven, zijn alle investeringen verloren. Eind 2021 liepen de kosten, die hoofdzakelijk verband hielden met studies, al op tot ongeveer 4% van de in totaal ruim 80 miljoen euro die dat project zou kosten.

Hoe verklaart u de publicatie van de vacature bij Beliris?

Bevestigt de regering dat de nodige middelen voor metrolijn 3 worden vrijgemaakt?

U kondigde in maart aan dat u met de premier een verlenging van de federale financiering zou bespreken. Is dat intussen gebeurd? Zo ja, met welk resultaat?

Welke alternatieve financieringswijzen, zoals publiek-private samenwerkingen leningen bij de Europese Investeringsbank, een verhoging van de federale dotatie of het inzetten van slapende fondsen van Beliris, overweegt u?

Wat zijn de recentste schattingen van de bijkomende kosten voor de werken onder het Zuidpaleis en voor het traject Noordstation-Bordet? Hoe verklaart u die bijkomende kosten?

Wie heeft welke bedragen vastgelegd en voor welk traject?

Hoeveel zou het kosten om het traject richting Bordet op te geven? Ik bedoel meer bepaald inzake schadevergoedingen wegens contractbreuk enzovoort.

Quelles sont les pistes de financement sur lesquelles planche votre gouvernement afin de réaliser ce chantier important, tout en mitigeant les coûts pour les finances régionales (partenariat public-privé, prêt auprès de la Banque européenne d'investissement, augmentation de la dotation fédérale, mobilisation des 400 millions dormants chez Beliris) ?

Pouvez-vous me dresser le bilan des dernières estimations des surcoûts rencontrés à la fois sous le palais du Midi, selon l'option choisie par le gouvernement, ainsi que sur le tronçon Gare du Nord-Bordet, et les raisons qui les justifient (inflation, recommandations de l'enquête publique, contraintes techniques, etc.) ?

Pouvez-vous me préciser les montants qui ont été engagés, et par qui, sur chaque tronçon ?

Pouvez-vous me communiquer une estimation des coûts de renoncement sur le second tronçon vers Bordet (paiement d'indemnités de rupture de contrat, travaux de remise en état, etc.), notamment au regard des adaptations à effectuer au niveau de la gare du Nord pour garantir l'exploitation du métro sur le tronçon vers Albert ?

¹¹³⁷ Vous avez récemment confirmé la nécessité « de transformer l'axe de prémétro entre les stations Gare du Nord et Albert en axe de métro, même si la ligne n'est pas prolongée jusqu'à Bordet. Si la ligne de métro se limite au tronçon entre Gare du Nord et Albert, plusieurs questions doivent encore être étudiées, telles que l'arrière-gare en construction et l'absence de dépôt propre à la ligne ». Quelles sont ces questions ? Comment sont-elles étudiées et par qui ?

Au vu des surcoûts annoncés sur ce tronçon, avez-vous analysé le cahier des charges et l'appel d'offres afin de déceler des postes de dépenses qui auraient été surévalués, notamment au regard de projets similaires à l'étranger ? Le coût des techniques de construction, le prix des matériaux, le coût des stations ont-ils fait l'objet d'un étalonnage ? Ne sont-ils pas surévalués ?

¹¹³⁹ **M. John Pitseys (Ecolo).**- Ayant été informée de l'envoi par Beliris d'une note au gouvernement régional, la presse a révélé ce mardi 23 mai de nouvelles difficultés sur le dossier du tronçon nord du futur métro 3, avec un possible désengagement financier de Beliris, en raison d'importants surcoûts anticipés pour cette partie du tronçon.

Aux yeux de nombreux observateurs, ce fait nouveau hypothèque la viabilité de cette extension, qu'il nous paraît impensable d'assumer uniquement avec le budget de la Région. Le métro fait partie de la ville et de nos vies, mais cela justifie-t-il de l'étendre, quel qu'en soit le coût ?

Cette extension pose en tout cas des questions de trois ordres :

Nous aurons à faire face à des perspectives budgétaires difficiles, d'autant plus qu'une série de recettes - entre autres liées au projet

Zelfs als de metro niet doorgetrokken wordt tot Bordet, moet de premetrolijn tussen het Noordstation en Albert omgevormd worden tot een volwaardige metrolijn. Welke andere technische kwesties moeten nog verder bestudeerd worden en wie houdt zich daarmee bezig?

Hebt u geanalyseerd welke uitgavenposten te hoog zijn in vergelijking met vergelijkbare projecten in het buitenland? Zijn de offertes voor materialen en bouwtechnieken niet overdreven duur?

De heer John Pitseys (Ecolo) (in het Frans).- *De media meldden vorige dinsdag dat Beliris zich dreigt terug te trekken uit de financiering van het noordelijke deel van metrolijn 3 omdat er aanzienlijke meerkosten worden verwacht.*

Dat nieuwe gegeven brengt nog maar eens de haalbaarheid van de uitbreiding van de metro in het gedrang. Die werken kunnen onmogelijk enkel met de gewestbegroting gefinancierd worden.

De budgettaire vooruitzichten zijn niet rooskleurig, vooral omdat we de inkomsten uit Smart Move de volgende jaren nog niet in de boekhouding kunnen opnemen.

We moeten in mobiliteit investeren, maar ook in de sociale en ecologische transitie van de stad. Dat moet gebeuren met behulp van het huisvestingsbeleid, het sociale beleid, en het beleid inzake territoriale ontwikkeling en vergroening van de stad.

Smart Move - ne semblent pas pouvoir être imputées, dans les prochaines années, au budget initialement prévu.

Il est nécessaire d'investir dans la mobilité, y compris dans les lignes existantes du métro. Nous souhaitons tous un métro plus rapide, plus sûr, mieux desservi, moins cher, et progressant idéalement vers la gratuité pour ses usagers.

Nous faisons de la politique dans cette commission de la Mobilité, mais il est aussi nécessaire d'investir dans la transformation sociale et écologique de la ville, que ce soit dans nos politiques de logement, dans nos politiques sociales, dans nos politiques d'aménagement du territoire et de l'espace public, ou dans la verdurisation de la ville.

¹¹⁴¹ Nous avons déjà mené dans cette commission une série de débats intéressants sur la construction du tronçon Gare du Nord-Albert. En l'espèce, il est question du tronçon nord de la ligne de métro 3.

Selon la presse, la note susmentionnée indiquerait que la construction du tronçon entre les stations Gare du Nord et Bordet coûterait deux fois et demie plus cher que prévu. C'est considérable. Initialement, en 2010, ce projet avait été évalué à 654 millions d'euros et en 2013, la première phase de l'étude de faisabilité estimait que la création du métro coûterait 850 millions d'euros. Nous avons largement dépassé ce montant.

Quels sont les scénarios mis sur la table ?

Quel est le contenu exact de la note envoyée par Beliris aux membres du gouvernement ? Confirmez-vous les informations parues dans la presse ?

Quels ont été les contacts préalables entre les cabinets compétents et celui de la ministre de tutelle de Beliris, Mme Lalieux ?

Avez-vous eu des échanges en amont ou en aval de l'envoi de ladite note ? Quelle en a été la teneur ? Nous permettent-ils de mieux comprendre le dossier ?

Confirmez-vous que la note de l'administration de Beliris n'envisage, à ce stade, aucune piste de soutien budgétaire de la part du pouvoir fédéral et qu'elle laisse donc à la Région bruxelloise le soin d'assumer les surcoûts et les éventuels problèmes liés à la construction du tronçon nord ?

¹¹⁴³ Confirmez-vous également que la note envoyée par Beliris propose quatre options - dont l'arrêt éventuel du projet -, sans hiérarchie à ce stade entre les différents scénarios envisagés pour la suite du projet ?

Où en sont les contacts avec l'autorité fédérale concernant le financement du projet de ligne 3 du métro et la couverture des surcoûts, dans la mesure où le gouvernement, et notamment votre collègue Sven Gatz, a affirmé dans la presse qu'une intervention de l'État fédéral était nécessaire ?

Volgens de media zou de aanleg van het metrotraject tussen het Noordstation en Bordet tweeënhalve keer duurder uitvallen dan aanvankelijk begroot. Wat staat er precies in de nota die Beliris aan de regering bezorgde? Klopt de informatie in de media?

Welke voorafgaande contacten waren er tussen de bevoegde kabinetten en het kabinet van federaal minister Lalieux, dat bevoegd is voor Beliris? Wat was de teneur van de contacten voor en na de nota?

Bevestigt u dat Beliris momenteel geen plannen heeft om extra federale steun te verstrekken en dat het de meerkosten voor rekening van het Brussels Gewest laat?

Bevestigt u de vier opties waarvan sprake in de nota van Beliris, waaronder de stopzetting van het project?

Hoe zit het met de contacten met de federale regering in verband met de financiering van metrolijn 3?

Welke financieringsmogelijkheden overweegt u voor de uitbreiding van het metronet?

Enfin, de manière plus générale, quelles sont les pistes de financement envisagées pour l'extension du métro ?

¹¹⁴⁵ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le quotidien L'Écho révélait le 23 mai que Beliris a publié une offre d'emploi pour un poste d'accompagnateur de processus de changement afin de guider 15 à 25 employés vers de nouvelles fonctions à la suite de la nécessaire suspension des travaux de la ligne de métro 3. Beliris justifie cette suspension par la réception, mi-avril, d'offres largement supérieures aux estimations initiales.*

Je déplore que le budget de 279 millions d'euros approuvé par le gouvernement bruxellois pour Beliris soit finalement fractionné entre quinze nouveaux petits projets au lieu d'être entièrement consacré au métro, comme l'annonçait M. Gatz il y a un an.

¹¹⁴⁷ *Alors que la Région cherchait déjà des financements, les coûts ont augmenté de façon considérable. Pourtant, l'utilisation du budget de Beliris n'a pas été évoquée lors de la discussion de l'avenant 15.*

On ne peut que s'étonner du décalage entre l'offre d'emploi de Beliris et les propos de la ministre fédérale de tutelle, Mme Lalieux, qui évoque un malentendu. L'arrêt ou la suspension des travaux est une décision politique qui incombe au gouvernement bruxellois. Curieusement, Mme Lalieux déclare aussi n'avoir reçu aucune demande de moyens supplémentaires, alors que M. Gatz fait état d'une nécessité depuis un an.

La majorité a dépensé chaque année davantage que ce dont elle disposait, creusant ainsi le déficit. Lors des débats budgétaires, je n'obtiens jamais de réponse sur les économies prévues.

¹¹⁴⁹ *Il est étrange que le ministre du Budget ne puisse fournir ni une vue d'ensemble des coûts des projets de mobilité stratégiques, ni un détail de leur financement. Il faudrait pourtant bien les finaliser et les payer.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op dinsdag 23 mei meldde L'Écho dat Beliris de werken aan metrolijn 3 zou opschorten, met mogelijk een definitieve stopzetting in het verschiet. Dat leidde L'Écho af uit een vacature voor een begeleider van veranderingsprocessen. Daarin stond namelijk te lezen dat Beliris wegens de noodgedwongen opschorting van de aanleg van metrolijn 3 op zoek was naar iemand die de 15 tot 25 betrokken medewerkers kon begeleiden naar een nieuwe functie. Als reden voor de mogelijke stopzetting van de werkzaamheden verwees Beliris naar offertes van midden april. Daaruit zou blijken dat het project aanzienlijk meer zou kosten dan aanvankelijk gepland, wat het project in zijn geheel op de helling zet.

Ik was erg verbaasd toen ik dat las. De timing is erg opvallend. Op 21 april keurde de Brusselse regering immers nog de nieuwe begroting van Beliris voor 2023 en 2024 goed. Het ging om 279 miljoen euro. In tegenstelling tot wat ik had verwacht en gehoopt, gaat dat geld niet volledig naar de nieuwe metrolijn. In plaats daarvan koos de regering voor business as usual: vijftien nieuwe projectjes, verspreid over de stad. Het is mij een raadsel hoe zoiets aansluit bij de doelstellingen van Beliris.

De beslissing is des te opvallender omdat minister van Begroting Gatz een jaar geleden al verklaarde dat hij het geld van Beliris wil gebruiken voor de metro. Het gewest zocht al geld voor de metro, de kostprijs steeg dan nog eens aanzienlijk en toch werd bij de bespreking van bijakte 15 niet eens de mogelijkheid besproken om het geld van Beliris voor de metro te gebruiken.

Mevrouw Lalieux, de federale minister bevoegd voor Beliris, meldde al dat de beslissing om de aanleg van de metro stop te zetten, een misverstand was en dat de Brusselse regering nu aan zet is. Het stopzetten of opschorten van de werkzaamheden is een politieke beslissing waar de Brusselse regering over moet oordelen. Dat valt echter moeilijk te rijmen met de inhoud van de vacature op de website van Beliris. Hopelijk kunt u daar wat meer duidelijkheid over verschaffen.

Minister Lalieux zei ook dat ze nog geen vraag had ontvangen over bijkomende middelen voor de metro. Ook dat is heel verrassend, want minister Gatz zegt al meer dan een jaar dat er extra geld moet worden gevonden. Dat weet iedereen al lang. Door de keuzes van de meerderheid is de Brusselse begroting immers volledig ontspoord. De meerderheid heeft ervoor gekozen om elk jaar meer geld uit te geven dan er binnenkomt, in plaats van doortastende keuzes te maken om de begroting op orde te krijgen. Als ik tijdens de begrotingsbespreking vraag naar de geplande besparingen, krijg ik nooit een antwoord.

Er worden heel wat nieuwe projecten gestart, maar de minister van Begroting is niet in staat om ons een overzicht te bezorgen van de kosten van alle mobiliteitsprojecten die als strategische projecten worden beschouwd, en ook niet van de spreiding van de financiering van al die projecten. Die zullen nochtans betaald

La nouvelle ligne de métro est tout à fait nécessaire, mais une gestion sérieuse - notamment financière - s'impose. À Schaerbeek et Evere, où les futures stations sont prévues à des endroits densément peuplés, tous les partis se sont montrés favorables au métro, à l'exception d'Ecolo.

moeten worden, want we kunnen geen genoeg nemen met een half afgewerkt busstation of de levering van een halve bestelling van voertuigen. Het is bijzonder opmerkelijk dat ik daar geen informatie over kan krijgen.

Ik vind nog steeds dat de nieuwe metrolijn hoogstnoodzakelijk is, maar het dossier moet natuurlijk wel goed aangepakt worden, zowel op financieel gebied als in andere opzichten. Vorige week werd het overigens nog besproken met de inwoners van Schaerbeek en Evere. Daarbij leken alle partijen, behalve Ecolo, voorstander te zijn van de metrolijn. De metrohaltes zijn immers gepland op locaties met een bijzonder hoge bevolkingsdichtheid.

¹¹⁵¹ *Quand le gouvernement a-t-il été informé de la réception des offres de Beliris, et à combien s'élèvent les coûts supplémentaires ? Qu'en pense-t-il ?*

Hoeveel bedragen de bijkomende kosten voor de uitbreiding van de metrolijn naar schatting? Op welke datum heeft Beliris de offertes ontvangen en wanneer werd de regering daarvan op de hoogte gebracht? De timing is bijzonder vreemd. Tijdens de onderhandelingen over de bijakte deed de regering immers alsof er niets aan de hand was met de financiering van de metro.

Quelles pistes sont-elles envisagées pour compenser ou éventuellement réduire l'excédent ?

Wat is het standpunt van de regering over de kostenramingen die Beliris ontvangen heeft? Ik heb horen zeggen dat de regering ook vragen heeft over het feit dat er slechts twee bedrijven een offerte hebben ingediend. Kunt u daarover meer informatie geven? Wat zal de regering doen om de extra kosten op te vangen of eventueel te beperken? Wat is de impact op de planning van de werken?

L'ensemble du gouvernement soutient-il toujours le métro 3 ? Depuis les discussions de la semaine passée, il apparaît clairement qu'Ecolo n'y est plus très favorable.

Blijft de voltallige regering achter metrolijn 3 staan? Uit de discussies van vorige week blijkt heel duidelijk dat Ecolo daar niet echt meer warm voor loopt.

N'aviez-vous pas été mandatée en mars, tout comme le ministre Gatz et le ministre-président, pour négocier le refinancement du métro avec les ministres fédéraux ? Il vous avait été demandé, lors d'un débat d'actualité, de négocier aussi la réaffectation de 490 millions d'euros de projets Beliris qui n'ont pas encore été réalisés. Pourquoi aucune négociation n'a-t-elle encore démarré ?

Hoe lopen de onderhandelingen met de federale ministers over de bijkomende financiering voor de metro? Waarom zijn die gesprekken nog niet van start gegaan? Ik was verrast toen federaal minister Lalieux verklaarde dat ze nog geen enkel verzoek in die zin had ontvangen. Ik dacht dat u, minister Gatz en minister-president daarvoor in maart al een mandaat hadden gekregen. Er vond toen een actualiteitsdebat plaats waarbij u het verzoek kreeg om met de federale regering in gesprek te gaan over de financiering van de metro en over de herverdeling van het bedrag van 490 miljoen euro voor Belirisprojecten die nog niet zijn uitgevoerd.

¹¹⁵³ *Pourquoi l'avenant 15 ne prévoit-il pas plus de moyens pour le financement de la ligne 3 ? Le gouvernement envisage-t-il une nouvelle négociation ?*

Waarom zijn er in bijakte 15 niet meer middelen uitgetrokken voor de financiering van metrolijn 3? Is de regering van plan om daar opnieuw over te onderhandelen?

Avec un déficit annuel hallucinant de 15 %, Bruxelles est le plus mauvais élève du pays. Le budget fédéral est toutefois aussi déficitaire. La position de la secrétaire d'État au Budget - qui ne souhaite pas intervenir - est compréhensible.

Wanneer zal de regering zich eindelijk ernstig over de begroting buigen? Dat is nog niet gebeurd. Brussel is op begrotingsvlak de slechtste leerling van de klas, met een hallucinant jaarlijks tekort van 15%, maar ook de federale regering is bankroet, dus daar gaan aankloppen voor meer middelen is geen geweldig idee. Ook de federale begroting is volledig ontspoord en de federale staatssecretaris van Begroting heeft al laten verstaan dat zij niet happig is om bij te springen, wat begrijpelijk is.

Un ajustement budgétaire est-il prévu cette année ? Comment le gouvernement compte-t-il présenter un budget qui tienne la route et comprenne aussi le financement du métro ? Il faudra faire preuve de sérieux avant de solliciter d'autres niveaux de pouvoir.

Komt er dit jaar nog een begrotingsaanpassing? Hoe zal de regering zorgen voor een sluitende begroting waarin ook de

Même s'il s'agit d'un malentendu, comment expliquez-vous que Beliris annonce l'arrêt de l'extension du métro ?

financiering van de metro aan bod komt? De regering kan niet zomaar alles op zijn beloop laten en keuzes uitstellen, om vervolgens om geld te moeten bedelen. Als u geld wilt van andere overheden, zult u eerst moeten aantonen dat u zelf ernstig werk maakt van de Brusselse begroting.

Hoe verklaart u de aankondiging van Beliris dat het de uitbreiding van de metro wil stopzetten? Het bleek weliswaar om een misverstand te gaan, maar het blijft toch wel heel vreemd dat er zo'n vacature verschijnt.

¹¹⁵⁵ **M. Francis Dagrin (PTB).**- La presse a récemment révélé la volonté de Beliris de suspendre la réalisation du tronçon reliant les stations Gare du Nord et Bordet du projet de métro 3, vers Schaerbeek et Evere. La raison évoquée serait le coût trop élevé des offres soumises par les entreprises ayant répondu à l'appel d'offres. Beliris a depuis envoyé une note à votre gouvernement au sujet de cette situation.

De heer Francis Dagrin (PTB) (in het Frans).- *De dreiging met de stopzetting van het project mag niet als excuus gebruikt worden om zomaar alles te aanvaarden. Het mag geen geldverslindend project worden ten koste van de Brusselaars.*

De hoge kostprijs van enkele metrostations roept vragen op en de overheid moet de aannemers ter verantwoording roepen.

Les Bruxellois et les navetteurs ont besoin du métro 3, mais la menace d'une fin prématurée du projet ne doit pas servir à nous faire accepter tout et n'importe quoi. Ce projet ne peut se transformer en un gouffre financier qui enrichirait les multinationales de la construction, au détriment des Bruxellois.

Hoe verklaart u de meerprijs van de twee offertes? Kunt u ons wat meer details geven over de oorspronkelijke kostenramingen?

Hoe komt het dat we slechts toevallig over de nota van Beliris werden geïnformeerd?

Quand on voit que la seule station Toots Thielemans est évaluée à plusieurs centaines de millions d'euros, cela soulève des questions. Il ne faut certainement pas signer un chèque en blanc aux promoteurs. Le gouvernement doit faire preuve de la plus grande transparence dans ce projet et se doit de justifier les raisons pour des surcoûts aussi faramineux.

Waarom werden er maar twee offertes gevraagd voor het project? Hoe verliep het uitschrijven van de aanbesteding? Welke bedrijven waren erbij betrokken?

Hoeveel is er al geïnvesteerd in de trajecten Noordstation-Bordet en Noordstation-Albert?

Qu'est-ce qui justifie les montants et surcoûts des deux offres remises dans le cadre de l'appel d'offres pour la construction de ce tronçon ? Pouvez-vous donner davantage de détails sur les coûts initialement prévus ?

Comment se fait-il que l'on apprenne par hasard - puisque c'est la publication d'une offre d'emploi qui l'a révélée - l'existence de la note de Beliris ?

Pourquoi n'y a-t-il eu que deux offres pour le tronçon Gare du Nord-Bordet ? Comment s'est passé cet appel d'offres ? Quelles sont les entreprises concernées ?

Combien de millions ont-ils déjà été dépensés pour le tronçon Gare du Nord-Bordet et pour le tronçon Gare du Nord-Albert ?

¹¹⁵⁷ Pouvez-vous nous transmettre la note de Beliris ? Pouvez-vous nous détailler les options mises sur la table par Beliris ?

Kunt u ons de nota van Beliris bezorgen? Hoe verklaart u de meerprijs voor de ondertunneling van het Zuidpaleis? Hoe verklaren de bedrijven die meerprijs?

Qu'est-ce qui justifie les surcoûts du passage sous le palais du Midi ? Comment les entreprises qui ont répondu à l'appel d'offres justifient-elles les surcoûts annoncés dans la presse ?

¹¹⁵⁹ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Ce n'est pas la première fois que nous abordons la question de l'extension du métro. La

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Uit de reacties van de burgers op de onbeholpen communicatie van Beliris blijkt*

particularité des interpellations de ce jour est cependant le choc qu'a provoqué la sortie plus que maladroite de Beliris.

Ces interpellations et les réactions des citoyens démontrent qu'il est important d'investir dans les transports publics, et en particulier dans le renforcement et l'extension du réseau de métro. Nous n'avons jamais ressenti une émotion aussi forte pour un autre type de transport. Cela devrait suffire pour nous rendre compte de l'intérêt et de la nécessité de construire davantage de lignes et de stations de métro !

Il est bon de le rappeler, ce gouvernement s'est vu confier une mission : investir dans les transports publics afin d'améliorer la mobilité de toutes et tous dans la Région et de désenclaver les quartiers, au plus grand bénéfice des habitants.

J'entends certains collègues - y compris au sein de la majorité et pour lesquels j'ai la plus grande estime -, ainsi que certaines associations et certains experts qui ont pignon sur rue, remettre en cause l'extension du métro. Selon eux, elle n'est peut-être pas nécessaire. La semaine dernière, j'ai ainsi entendu des chiffres évoquant un déplacement modal potentiel d'à peine 0,6 %. En plus, selon certains, la population bruxelloise est destinée à diminuer. Le Bureau fédéral du Plan n'est cependant pas tout à fait du même avis.

Je partage l'avis de M. Leisterh, qui a affirmé dans le journal La Dernière heure la semaine dernière qu'il n'y avait pas de meilleur moyen de se rendre d'un point A à un point B sans être affecté par la circulation en surface.

¹¹⁶¹ Mon collègue a mentionné que les gens préfèrent le métro parce qu'il n'entre pas en interaction avec la circulation. Quel que soit le trafic en surface, le métro avance et cela, rapidement. Il est certain que l'on ne prend pas le bus par plaisir, mais bien parce que l'on n'a pas le choix, et que l'on ne dispose pas d'une station de métro à proximité.

Celles et ceux qui voudraient tout investir dans le bus, au détriment du métro, ne connaissent peut-être pas la réalité des Bruxellois, des utilisateurs des transports en commun ou des navetteurs. Il est très pénible d'être bloqué dans un bus pris dans les embouteillages. Par conséquent, les utilisateurs privilégient aujourd'hui le métro.

Je vous rappelle une nouvelle fois les chiffres encourageants du sondage de Beliris : 75 % des Bruxellois sont en faveur de l'extension, à l'instar de 82 % des communes impliquées - à savoir Forest, Schaerbeek et Evere. Les Schaerbeekoïses et les Everoïses ne peuvent pas être considérés aujourd'hui comme des citoyens de seconde zone - et je pèse mes mots.

Je ne vais pas rappeler à certains l'importance politique de la signature d'un accord de majorité. Je ne vais pas rappeler le contenu de la déclaration de politique régionale ou celui des autres accords que nous avons conclus. Il me semble que les

hoe belangrijk het is om in openbaar vervoer te investeren en meer bepaald in de uitbreiding van het metronet.

Bepaalde collega's, ook van de meerderheid, een aantal organisaties en gerenommeerde experts trekken de uitbreiding van de metro in twijfel. Vorige week werd zelfs geopperd dat de modal shift die met de verlenging van metrolijn 3 gepaard gaat, nauwelijks 0,6% zou bedragen. Sommigen halen ook het argument aan dat de Brusselse bevolking zal afnemen. Het Federaal Planbureau spreekt dat echter tegen.

Ik ben het eens met collega Leisterh, die in La Dernière Heure zei dat de metro het snelste vervoermiddel is om zich ongehinderd te verplaatsen.

Wie de voorkeur geeft aan investeringen in busverbindingen, kent de Brusselse realiteit niet. Omdat de bussen vaak vastzitten in het verkeer, kiezen mensen de metro. Uit de Belirisenquête bleek dat 75% van de Brusselaars gewonnen zijn voor de uitbreiding van het metronet. In de gemeenten die metrolijn 3 zal aandoen, verklaart 82% van de bevolking zich voorstander.

De regering heeft grote mobiliteitsinspanningen geleverd, onder andere door zwaar in de metro te investeren. De financiële strop waarmee we nu te maken krijgen, is eigen aan grootschalige projecten. Het betekent niet dat we het project moeten opschorten of afvoeren.

parlementaires sont des gens sérieux, qui ont lu et relu cet accord de majorité.

Cette majorité a déployé de nombreux efforts pour la mobilité en faveur des Bruxellois, notamment à travers des investissements colossaux dans le métro. Comme nous l'avons encore rappelé la semaine passée, nous sommes aujourd'hui face à une tuile, ce qui constitue la norme dans ce type de projet. Il n'y a pas de quoi paniquer, ni le suspendre ou l'arrêter. La construction d'un métro coûte cher, mais constitue un investissement pour le siècle à venir.

¹¹⁶³ Je partage entièrement l'avis du ministre-président qui a déclaré ce week-end que le travail allait continuer pour faire avancer ce dossier. Nous n'avons pas d'autre choix que d'analyser méticuleusement, ligne par ligne, l'offre du bureau d'études, qui a mis quatre ans pour rédiger le cahier des charges. Cela ne pourra se faire sérieusement en 48 h. Il faudra prendre le temps d'analyser les offres et de se confronter aux soumissionnaires, car nous n'avons pas d'autre choix que d'avoir de l'ambition pour notre Région.

Comme certains collègues l'ont rappelé, il est inconcevable que la charge financière de ce tronçon pèse uniquement sur les épaules des Bruxellois, car le métro est utilisé par l'ensemble de nos concitoyens navetteurs, ainsi que par des visiteurs du monde entier. La construction du métro madrilène a été financée par l'Europe. Je ne vois pas pourquoi Bruxelles, en tant que capitale de l'Europe, ne pourrait pas demander un apport de l'Europe et du niveau fédéral. Entendre remettre tout le temps en cause nos projets d'envergure est létal pour le dynamisme de nos entreprises et de notre Région.

Une étude réalisée par l'ULB et la VUB, relayée par le magazine Knack de la semaine dernière, montre que la moitié des travaux publics finit par coûter plus cher que prévu. La chercheuse, qui a analysé le budget de 36 travaux d'infrastructure effectués en Belgique entre 1997 et 2021, a constaté d'énormes dépassements. À titre d'exemple, le projet anversois de la liaison Oosterweel a doublé, passant d'un budget d'un peu plus de 3 milliards d'euros à 6,7 milliards d'euros.

¹¹⁶⁵ Madame la Ministre, vous êtes-vous concertée avec Beliris préalablement à cette annonce médiatique ?

Parmi les quatre options qui sont sur la table du gouvernement, quelle est celle qui a votre préférence ?

La demande de suspension de Beliris est-elle la conséquence d'un manque d'expertise de la part des bureaux d'études, qui auraient sous-estimé le coût de ce chantier, ou d'une surestimation des offres de la part des soumissionnaires ?

Quelle méthodologie de travail sera-t-elle mise en œuvre pour avancer dans ce dossier ? Qui sera chargé de l'analyse de l'offre, poste par poste ?

Ik ben het eens met de minister-president, die afgelopen weekend stelde dat we door moeten gaan met het dossier. We moeten de offertes ernstig analyseren en met de indieners in gesprek gaan.

Het is ondenkbaar dat het Brussels Gewest alleen opdraait voor de financiering van het noordelijke deel van metrolijn 3, want de metro is er ook voor pendelaars en bezoekers. De Madrileense metro is met Europees geld gefinancierd. Ik zie niet in waarom Brussel als Europese hoofdstad geen Europese en federale steun zou kunnen vragen.

Uit onderzoek van de ULB en de VUB blijkt dat de helft van dergelijke grootschalige openbare werken uiteindelijk duurder uitvalt dan begroot. Zo ging de begroting voor de Oosterweelverbinding van iets meer dan 3 miljard naar 6,7 miljard euro.

Hebt u overleg gepleegd met Beliris nog voor het nieuws naar buiten kwam? Welke van de vier opties heeft uw voorkeur?

Ligt de oorzaak van het probleem bij een gebrek aan expertise van de adviesbureaus, die de kosten hebben onderschat, of bij een overschatting door de bedrijven die de offertes hebben ingediend?

Wie zal de taak krijgen om de offertes grondig te analyseren?

¹¹⁶⁷ **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Le projet du métro est un projet colossal, tant au niveau des montants investis que de l'impact des travaux, mais également du point de vue des enjeux économiques, de mobilité, et même sociaux - puisque l'idée est de connecter efficacement des quartiers entre eux - et de développement urbain. Il s'agit donc d'un projet structurant pour la Région, indispensable pour répondre à tous les enjeux précités.

Certains prennent comme source d'information l'étude d'incidences de 2017, basée sur des chiffres de 2012, y cherchant les données qui les arrangent, mais leur vision requiert une mise à jour. Si l'on prend en compte l'étude dans son ensemble, on constate l'importance du projet sur l'axe le plus fréquenté de la Région bruxelloise, une augmentation significative attendue de l'utilisation des transports en commun, le nombre de véhicules que le projet permettra de retirer des voiries et une forte croissance du nombre de passagers.

Bref, ce projet nécessaire a du sens et doit être observé dans l'ensemble au sein duquel il s'insérera. L'extension vers Bordet ne constitue en effet pas la fin du parcours : l'objectif, et la vision que je porte avec d'autres en Région bruxelloise, est la sortie de ce métro au-delà des frontières de la Région, pour une connexion avec l'aéroport de Bruxelles-National à Zaventem, par exemple. Il faut, dans le cadre de ce dossier, conserver une vision à long terme. Je ne partage pas la volonté de certains de faire de Bruxelles un village de campagne. Je voudrais, pour ma part, que Bruxelles soit une capitale internationale et le métro fait partie de l'offre structurante nécessaire à cette ambition.

Je rappelle, par ailleurs, que le projet de ligne 3 du métro est composé de deux tronçons, dont le premier est déjà en chantier. Des centaines de millions d'euros y ont été investis et, vous le dites vous-même : ce premier tronçon n'a aucun sens si on ne réalise par le second.

¹¹⁶⁹ Pour ceux qui considèrent ce dossier de manière holistique et l'observent avec un peu de recul, il est évident qu'il faut poursuivre la construction de la ligne de métro 3. Je le dis avec vigueur, Madame la Ministre, parce que des membres de votre groupe politique ne cessent de dire le contraire et il devient donc difficile de s'y retrouver. Le citoyen bruxellois est en droit de se demander si la ministre pilote réellement ce projet, car on lit tout et son contraire dans la presse. Je ne vous mets pas en cause, car vous avez toujours été très volontaire dans ce dossier, mais bien les membres de votre groupe politique.

Ce dossier a donné lieu à deux problèmes majeurs, dont votre gouvernement est responsable.

D'abord, le fait d'avoir dépensé sans compter. Depuis le début de la présente législature, le gouvernement a en effet réservé 500 millions d'euros pour des investissements stratégiques, comme la construction du métro, alors qu'en réalité, ce budget a été affecté à des dépenses courantes d'entretien des tunnels et d'achat de bus et de trams qui, dans le passé, étaient inscrites au budget normal. Nous avons tous cru qu'il serait alloué au métro, comme cela avait été présenté en début de législature. Il en est de même pour

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).- Sommigen verzetten zich tegen de uitbreiding van de metro op grond van bepaalde opmerkingen uit de effectenstudie van 2017, die zelf gebaseerd is op cijfers uit 2012. Wie echter de studie in haar geheel bekijkt en zijn mening durft bij te sturen, ziet hoe belangrijk dit project is op het vlak van mobiliteit, economie, stadsontwikkeling en sociale ontwikkeling.

De verlenging richting Bordet is geen eindpunt: op termijn moet de metro verder reiken dan de gewestgrenzen, bijvoorbeeld tot de luchthaven. Dat is nodig om van Brussel een volwaardige internationale hoofdstad te maken.

Overigens bestaat metrolijn 3 uit twee delen en aan een daarvan wordt al gewerkt. Er zijn al honderden miljoenen geïnvesteerd en dat eerste deel is zinloos zonder het tweede deel.

Kortom, de uitbreiding van de metro moet er komen. Mevrouw Van den Brandt, zelfs sommige leden van uw fractie lijken daar niet van overtuigd te zijn.

Er bestaan twee grote problemen met betrekking tot dit dossier, en de regering heeft die veroorzaakt. Om te beginnen heeft ze ondoordacht geld uitgegeven. Sinds het begin van deze regeerperiode heeft de regering 500 miljoen euro opzijgezet voor strategische investeringen, zoals de uitbreiding van de metro, maar in werkelijkheid heeft ze dat geld moeten gebruiken voor lopende zaken, zoals het onderhoud van de tunnels of de aankoop van bussen en trams. Ook het geld van Beliris wordt aan andere zaken besteed dan de metro.

Ten tweede is er een gebrek aan politiek leiderschap. Wie neemt eigenlijk de beslissingen in dit dossier? Bent u dat, of gaat het om Beliris, de MIVB, federaal minister Lalieux of Brussel Mobiliteit? Minister Lalieux was ofwel niet op de hoogte van de beslissing van haar eigen administratie, ofwel wist ze het wel, maar vond ze het niet nodig dat aan u te vertellen. De laatste optie zou nog erger zou zijn.

l'argent de Beliris, qui n'est pas intégralement affecté au métro. Le gouvernement ne cesse de répéter qu'il a besoin de moyens financiers. Il faut dès lors restructurer le budget.

Ensuite, nous constatons un manque de leadership politique. Qui décide dans ce dossier ? Vous-même, Beliris, la STIB, la ministre Lalieux, Bruxelles Mobilité ? Au niveau fédéral, soit Mme Lalieux n'a pas la maîtrise de ses services et n'était pas au courant de la décision, ce qui est très grave, soit elle en était informée et ne l'a pas communiquée, ce qui est encore plus grave, car elle aurait pris des mesures contraires au développement du métro et aux propos tenus par son groupe en Région bruxelloise.

Quand avez-vous été informée de ces changements ? Il est difficile d'imaginer que Beliris puisse prendre ce type de décision sans que personne à Bruxelles n'ait été au courant, ni vous en tant que ministre chargée de la Mobilité, ni le ministre-président, pourtant du même parti politique que la ministre de tutelle de Beliris.

¹¹⁷¹ Soit vous étiez au courant et, dans ce cas, vous auriez dû prévoir ces augmentations de budget. En effet, au-delà de l'administration de Beliris, vous avez, vous aussi, des services. Ce projet est tellement structurant que tout le monde y travaille : Bruxelles Mobilité, la STIB, votre cabinet. Je critique beaucoup la taille des cabinets belges, qui sont pléthoriques, mais du coup, certains membres ont tout de même dû penser que les offres allaient être plus élevées que prévu !

Soit ces offres ont vraiment été une surprise.

Si vous vous y attendiez, vous auriez dû restructurer le budget, tenir des réunions de crise, vous préparer, tant ce projet est important en Région bruxelloise. Nous avons pourtant l'impression que vous avez simplement attendu la remise des offres et le courriel de Beliris. C'est difficile à comprendre et à croire.

Pourriez-vous dès lors retracer la chronologie des informations reçues, afin que nous puissions comprendre comment un tel dépassement a pu arriver sans que personne ne s'en soit rendu compte plus tôt ?

J'entends aussi qu'il y a un manque de concurrence dans ce dossier. Seules deux offres auraient été remises, alors que ce n'est pas la logique de ce genre de marché. Comment l'expliquez-vous ? Le manque de concurrence joue évidemment sur le montant des offres.

Quelles pistes envisagez-vous pour financer et réduire la facture du projet ? Je lis dans la presse que l'on parle de réduire la taille des stations, de modifier le tracé. Pourriez-vous nous donner des informations à ce sujet ?

Madame la Ministre, aujourd'hui, l'essentiel est que vous fassiez la clarté totale sur ce dossier, qui a un impact majeur sur la

Wanneer werd u geïnformeerd over de veranderingen binnen Beliris? het lijkt mij sterk dat niemand in Brussel daarvan op de hoogte was.

Als u ervan wist, had u de verhogingen van het budget moeten voorzien en meteen moeten ingrijpen. Het lijkt er echter op dat u de offertes en de brief van Beliris passief hebt afgewacht. Dat is moeilijk te begrijpen, al is het natuurlijk ook mogelijk dat u werkelijk verrast werd door die informatie.

Kunt u overlopen wie precies wanneer op de hoogte was van wat?

Hoe verklaart u dat er maar twee offertes werden ingediend? Het gebrek aan concurrentie leidt natuurlijk tot hogere prijzen.

Hoe wilt u de kostprijs van het project verlagen en financieren? In de pers is er sprake van kleinere metrostations en dergelijke.

U moet klare wijn schenken over het project.

Région, à plusieurs niveaux. Nous ne pouvons plus rester dans ce flou dans lequel nous sommes tombés depuis plusieurs semaines.

¹¹⁷³ **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *Si l'article n'était pas paru dans le journal l'Écho, quand aurions-nous été informés des problèmes ? L'article est-il fiable ?*

Pourquoi y a-t-il eu si peu d'offres ?

La Région est-elle en mesure de financer seule ces coûts supplémentaires ? A-t-elle pris contact avec Beliris pour discuter du financement de la différence ?

¹¹⁷⁵ *One.brussels-Vooruit est favorable à la poursuite du projet, à condition de déterminer qui finance quoi, afin d'éviter que les Bruxellois paient l'intégralité de la facture.*

Outre les négociations avec le gouvernement fédéral, il faudrait explorer la piste de prêts européens.

¹¹⁷⁷ **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Tout d'abord, je voudrais rappeler l'importance de la ligne 3, reléguée à l'arrière-plan d'une couverture médiatique parfois malveillante.*

Avec la croissance de Bruxelles, la nouvelle ligne constituera une liaison pratique pour les voyageurs et contribuera à améliorer la mobilité régionale. Le réseau de métro étant l'épine dorsale des transports publics, il est crucial que nous continuions à y investir, malgré la situation budgétaire difficile.

L'extension du métro est un projet coûteux, mais qui aura un impact positif sur le plan social, économique et environnemental. Une ligne de métro permet à tous, même aux plus démunis, d'accéder à la ville et au marché du travail. N'oublions pas non plus que la croissance sera supérieure à la charge d'investissement, même dans les prévisions les plus sombres.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Metrolijn 3 is een van de belangrijkste projecten in het Brussels Gewest.

Een artikel in L'Écho vormt de aanleiding voor de bespreking die we vandaag voeren. Wanneer zouden we over de problemen zijn geïnformeerd als dat niet was verschenen? Het krantenartikel heeft tot een stroomversnelling geleid. Hoe betrouwbaar is het? Geven we ons niet over aan paniekvoetbal?

Er moet een diepgaande analyse van de offerte komen nu die 250% duurder uitvalt. We moeten ook weten wie voor de extra kosten opdraait. Waarom zijn er zo weinig offertes ingediend?

Kan het Brussels Gewest die bijkomende kosten alleen dragen? Heeft het met Beliris overlegd wie het verschil zal betalen? Brussel is de hoofdstad van Europa en van België, dat bestaat uit drie gewesten. Het is niet logisch als het Brussels Gewest alleen opdraait voor de kosten en Beliris slechts een minimale bijdrage betaalt.

One.brussels-Vooruit wil dat het project voortgezet wordt, maar we moeten daarbij wel uitsluitel krijgen over wie wat betaalt, om te vermijden dat de Brusselaars uiteindelijk moeten opdraaien voor de factuur.

Ik ben milder dan sommige collega's jegens de minister. Ik ga ervan uit dat u goed op de hoogte bent van de Brusselse realiteit, maar ik wil vandaag wel weten of er al dan niet een uitbreiding komt van metrolijn 3 naar het noorden van het gewest en wie die zal betalen.

Er loopt overleg met de federale overheid, maar u zou ook kunnen proberen om middelen of op zijn minst een lening van de Europese Unie te krijgen om het Brussels Gewest in staat te stellen de kosten de komende twintig of dertig jaar te dragen.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Naar aanleiding van de recente onthullingen in de media is het logisch dat we dit debat vandaag voeren.

Ten eerste wil ik het belang van metrolijn 3 nogmaals benadrukken, want dat lijkt een beetje naar de achtergrond te zijn verdwenen in de soms nogal kwalijke berichtgeving van de media. Omdat Brussel groeit, wordt de nieuwe metrolijn een gemakkelijke en comfortabele verbinding voor de reizigers. Ze zal ook bijdragen tot een betere gewestelijke mobiliteit. Het project is bevorderlijk voor de groei en vormt een deel van de oplossing voor het fileprobleem. Daarom staat de Open Vld nog steeds achter die investeringen.

Ik zeg al jaren dat mobiliteit een en-enverhaal is. Het metronet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het is dan ook van cruciaal belang dat we erin blijven investeren, ondanks de

Dans le cadre de Beliris, des projets planifiés ces dernières années ne se sont pas concrétisés. Il s'agit d'environ 500 millions d'euros d'argent dormant qui appartient à la Région. Des discussions ont-elles eu lieu sur les possibilités d'utiliser ce budget pour les coûts supplémentaires de l'extension du métro ? Le montant total peut-il être utilisé à cet effet ?

Les offres doivent être aussi analysées en détail pour comprendre l'énorme différence entre les estimations initiales et les offres finales. Comment comptez-vous vous y prendre ?

Par ailleurs, comme certains collègues, je pense que nous sommes en droit d'attendre l'aide du gouvernement fédéral.

moeilijke begrotingssituatie. De werf verloopt overigens ook duurzamer met de klimaatuitdagingen in het achterhoofd.

De uitbreiding van de metro is een omvangrijk en duur infrastructuurproject, maar zal een gunstige impact hebben op sociaal, economisch en ecologisch vlak. Een metrolijn is een sociaal project, omdat het iedereen, met inbegrip van kansarmen, toegang geeft tot de stad en tot de arbeidsmarkt. Laten we ook niet vergeten dat de groei de lasten van de investeringen zal overstijgen, zelfs in de meeste ongunstige voorspellingen.

In het kader van Beliris werden er de afgelopen vijf tot tien jaar projecten gepland die uiteindelijk niet werden gerealiseerd. Dat betekent dat de middelen die daarvoor bestemd waren, uiteindelijk ook niet werden gebruikt. Er zijn dus budgetten vastgelegd voor projecten die nooit van de grond zijn gekomen. Het gaat meer bepaald over ongeveer 500 miljoen euro slapend geld. Dat behoort het Brussels Gewest toe en die middelen kunnen we dus nog steeds gebruiken.

Vond er al overleg plaats over mogelijke manieren om dat slapende budget in te zetten voor de bijkomende kosten van de uitbreiding van de metro? Kan het volledige bedrag daarvoor ingezet worden?

Voorts moeten de offertes grondig en objectief geanalyseerd worden. We moeten beter begrijpen waarom het verschil tussen de aanvankelijke ramingen en de uiteindelijke offertes zo groot is. Het is toch niet mogelijk dat de aannemers de prijzen zomaar opdrijven! Is het werkelijk zo verlopen? Hoe zult u die offertes meer in detail analyseren?

Net zoals enkele collega's vind ook ik dat we hulp mogen verwachten van de federale overheid.

In landen als Frankrijk of het Verenigd Koninkrijk worden dergelijke investeringen door de federale overheid bekostigd. Hier draait het Brussels Gewest er zelf voor op, weliswaar met wat hulp van Beliris. We mogen misschien meer verwachten. Brussel is immers een hoofdstad en het zijn niet alleen Brusselaars die de metro gebruiken. Zo komen er bijvoorbeeld meer dan 400.000 pendelaars in Brussel werken. Welk aandeel van de kosten zullen het gewest en de federale overheid respectievelijk op zich nemen?

Een andere optie is om een reeks kleine projecten die niet echt in Beliris passen, te schrappen en zo ruimte te creëren voor toekomstige grote investeringen. Micromanagement ter ondersteuning van lokale projecten is eerder iets voor het gewest of de gemeenten, maar dat soort zaken besteedt de regering graag uit aan Beliris. Ook de programmering is dus van belang. De vraag is waarom de regering telkens kiest voor dergelijke kleine projecten in het kader van Beliris. Hebt u concrete plannen om dergelijke projecten te schrappen?

¹¹⁷⁹ *En France, par exemple, ces investissements sont financés par l'autorité centrale. Ici, c'est la Région bruxelloise qui s'en charge, avec parfois l'aide de Beliris. Or Bruxelles est une capitale et ses habitants ne sont pas les seuls à utiliser le métro. Quelle part des coûts la Région et le gouvernement fédéral prendront-ils chacun en charge ?*

Une autre piste consiste à supprimer les projets locaux qui n'ont pas vraiment leur place dans Beliris, pour donner de la marge à de futurs investissements d'envergure. Avez-vous des projets concrets pour supprimer ces projets ?

¹¹⁸¹ **Mme Bianca Debaets (cd&v)** (en néerlandais).- *Le gouvernement bruxellois ressemble une fois de plus à un navire désorienté. Beliris joue un rôle crucial dans ce dossier,*

Mevrouw Bianca Debaets (cd&v).- *Uit dit dossier blijkt eens te meer dat de Brusselse regering een schip zonder kapitein is dat stuurloos doobert op een oceaan van amateurisme,*

et la ministre fédérale Lalieux en est responsable, mais la responsabilité finale revient au gouvernement bruxellois, maître d'ouvrage du métro. On peut cependant se demander si tous les partis de la majorité soutiennent encore ce projet. Le gouvernement se divise sur de nombreux dossiers, dont celui-ci.

Ainsi, Ecolo ne semble pas défendre le projet de la ligne de métro 3, à en croire les déclarations que Mme Pauthier et M. Vanden Burre ont faites récemment dans la presse.

Sans ces dissensions, le projet n'aurait pas déraillé. Mon parti soutient le projet, mais nous devons avoir une idée claire de son prix.

Je suppose que vous avez eu des contacts avec Mme Lalieux. Qu'en est-il ressorti ?

¹¹⁸³ *Et s'il devait s'avérer qu'un financement supplémentaire n'est pas acquis ? Allez-vous poursuivre tout de même l'extension du métro ? J'entends dire que l'État fédéral doit tenir compte du rôle joué par Bruxelles en tant que capitale, mais c'est déjà le cas !*

Avez-vous exploré d'autres pistes de financement, par exemple du côté de l'Europe, ou des partenariats public-privé ? Vous reconnaissez que vous ne maîtrisez pas votre budget : est-ce à dire que vous allez renoncer à d'autres projets de Beliris ?

J'ai été très étonnée en entendant vos déclarations à la radio : vous avez découvert que seuls deux entrepreneurs avaient soumissionné, alors que vous êtes en fonction depuis quatre ans. Comment est-ce possible ?

Qu'en est-il du financement de la phase 1 ? Est-il au moins assuré, ou allons-nous là aussi au-devant d'autres surprises de taille ?

financiële vaagheid en roekeloosheid. Beliris speelt uiteraard een cruciale rol in dit dossier en daarvoor is federaal minister Lalieux verantwoordelijk. We kunnen vragen stellen over het mysterieuze verhaal van de vacature waarvan sprake was, maar toch is de Brusselse regering de opdrachtgever en de eindverantwoordelijke voor de uitbreiding van de metro. De vraag is dan ook of ze dat project echt wil voltooien en of alle regeringspartners daar eensgezind achter staan. U zult het me niet kwalijk nemen dat ik die vraag stel omdat uit heel wat dossiers blijkt dat er onenigheid is in deze regering. Volgens een aantal krantenartikels is dat ook in dit dossier het geval.

Zo blijkt dat Ecolo geen voorstander van het project van metrolijn 3 is. Onlangs liet mevrouw Pauthier optekenen in Bruzz dat de nieuwe metrolijn een spooktraject is, een reliek uit het verleden die niet tot een modal shift leidt. Recenter nog stelt de heer Gilles Vanden Burre het volgende in L'Écho: "Alors que Beliris devrait prendre en charge une partie des frais, pour les députés Ecolo, cet argent doit servir à la mobilité douce". Het geld mag volgens hem dus niet gebruikt worden voor de metro.

Als de regering de verlenging van de metro echt ronduit zou steunen, zou het project niet zo ontspoord zijn. Het dossier is een bodemloze put aan het worden. De Brusselse burger is daar niet mee gebaat. Mijn partij is voorstander van metrolijn 3, maar er moet wel duidelijkheid komen over de kostprijzen.

Ik neem aan dat u ondertussen al hebt overlegd met federaal minister Lalieux, liefst nog in het bijzijn van de premier. Wat was het resultaat van dat gesprek?

Wat als de uitkomst van dat gesprek was dat de bijkomende financiering door de federale overheid nog niet vaststaat? Ik hoor heel veel parlementsleden zeggen dat de federale overheid een deel van de verantwoordelijkheid op zich moet nemen wegens de hoofdstedelijke functie van Brussel, de pendelaars, het internationale karakter enzovoort, maar ze doet dat al! Er bestaan immers al correctiemechanismen die rekening houden met de hoofdstedelijke functie.

Bovendien leverde de laatste staats hervorming nog eens meer middelen op voor Brussel. We dachten allemaal dat de Brusselse regeringen met dat geld voor eens en voor altijd orde op zaken zouden stellen, maar niets was minder waar. Stel dat de federale overheid de vraag om bijkomende middelen afwijst, wat is dan het alternatief? Zet u de uitbreiding van de metro dan voort of niet?

Hebt u onderzocht of er elders bijkomende middelen gevonden kunnen worden, bijvoorbeeld bij Europa of via publiek-private samenwerking? U zegt dat u uw eigen begroting niet onder controle hebt en wilt dat de federale overheid het probleem oplost, maar betekent dat dan dat u andere projecten van Beliris zult afvoeren? Het kleinste kind weet immers dat je een euro maar een keer kunt uitgeven. Zult u dus minder inzetten op sociale huisvesting of op andere zaken?

1189 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Le métro, lorsqu'il existe, est certes sympathique et pratique pour parcourir rapidement de longues distances, mais je le répète : lorsqu'il existe. Et lorsqu'on n'est pas une personne à mobilité réduite, car il n'est pas évident de descendre et monter dans les stations, surtout si elles sont profondes. Et lorsqu'on ne craint pas de fréquenter des stations souterraines pendant la nuit.

Je rappelle également que les usagers actuels de la ligne de tram 55 parcourent de petites distances, sur deux ou trois arrêts, souvent avec des caddies chargés de provisions. Je ne suis donc pas convaincue, comme notre collègue, que toutes ces personnes préféreraient faire ces trajets en métro. Cela vaut la peine de poser la question aux principaux concernés.

Faut-il ou non poursuivre cette extension de métro ? Certes, elle figure dans l'accord de majorité, mais je rappelle que d'autres éléments qui y figurent en matière de mobilité n'ont pas non plus été réalisés. Par ailleurs, faut-il foncer tête baissée dans le mur sans se poser de questions sous prétexte que cela figure dans l'accord de majorité ?

A-t-on le temps d'attendre ce métro ? Nous avons des objectifs climatiques et des objectifs de transfert modal. Nous savons qu'en Région bruxelloise, ce sont la mobilité et l'isolation des logements qui nous permettront de les atteindre. Le métro est-il le moyen le plus efficace pour agir rapidement sur ces questions ? C'est loin d'être certain, surtout au vu des difficultés techniques auxquelles le chantier est confronté.

Le métro est-il la meilleure solution pour résoudre rapidement les problèmes de saturation de la ligne de tram 55 ? Là encore, la réponse est non. Ce chantier prendra énormément de temps, alors que la saturation est là aujourd'hui et existe déjà depuis quelque temps.

Surtout, sommes-nous en mesure de payer ce métro ? Je pense que, sur ce point, notre réponse est unanime : la Région bruxelloise ne dispose pas de suffisamment d'argent pour financer ce métro et il faut impérativement trouver des solutions. Est-il idiot de s'interroger sur le fait de continuer ou non un projet que l'on n'est pas en mesure de financer ? Je ne le pense pas. Avec les données dont nous disposons aujourd'hui, il est temps de se poser cette question.

Ik was zeer verbaasd toen u vorige vrijdag in het programma De Ochtend op Radio 1 aangaf dat u ontdekt had dat maar twee aannemers een offerte hadden ingediend. Dit project loopt ondertussen al vele jaren en u bent er al vier jaar voor bevoegd. Hoe is dat dan mogelijk?

Hoe zit het met de financiering van fase 1 van de uitbreiding van de metro? Daar doen zich problemen voor in de ondergrond van het toekomstige station Toots Thielemans. Is de financiering van die eerste fase tenminste volledig rond of staan ons daar ook nog grote verrassingen te wachten?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *De metro is handig, als je geen persoon met een beperkte mobiliteit bent en niet bang bent om 's nachts de ondergrondse metrostations in te gaan.*

De huidige gebruikers van tramlijn 55 leggen korte trajecten af met boodschappenwagentjes. Ik denk niet dat ze daarvoor liever de metro nemen.

Moet de metro-uitbreiding doorgaan? Zo staat het wel in het regeerakkoord, maar er zijn zekere ook andere elementen uit dat akkoord die niet worden uitgevoerd.

Kan de uitbreiding van de metro wachten? Ja, want we kunnen onze doelstellingen inzake klimaat en modal shift halen ook halen aan de hand van andere mobiliteitsingrepen en de isolatie van woningen. Het metroproject is bovendien niet de snelste oplossing voor de verzadiging van tramlijn 55.

Aangezien het Brussels Gewest niet genoeg middelen heeft om de metro te financieren, is het geen dom idee om het project in vraag te stellen. Bovendien moeten we ons afvragen welke impact een dergelijk grootschalig project zal hebben op de buurt en de handelaars.

Il faut également s'interroger sur ce qu'un chantier d'une telle ampleur signifie pour les communes concernées et leurs commerçants. Allez donc sonder les habitants du quartier Stalingrad. Ne faut-il pas réfléchir avant de se lancer dans un tel chantier ? Pour le groupe Ecolo, la réponse est oui, il faut réfléchir et être sûr de faire le bon choix.

¹¹⁹¹ L'élément budgétaire est extrêmement important. J'entends certains déplorer le fait que l'argent de Beliris n'a pas servi au métro. Dans ce cas, allons voir ce qu'a fait Beliris. J'ai visité son site et j'y ai découvert les projets suivants : rénovation de logements sociaux à Ixelles (rue du Relais), construction de la très utile passerelle Suzan Daniel, implication dans la construction du nouveau parc des Matériaux le long du canal, rénovation de la piscine d'Ixelles, rénovation de la salle de sport du Neptunium, etc. Sommes-nous prêts à renoncer, pour les dix ou quinze prochaines années, à tout projet autre que le métro financé par Beliris ? Cette question mérite d'être posée.

De même, on reproche à la ministre d'avoir utilisé l'argent des investissements structurels dans des trams et des bus. Sommes-nous prêts à renoncer à tout projet de développement du transport public en surface pour tout injecter dans le métro ? Un métro qui, rappelons-le, entraînera un transfert modal absolument ridicule, de moins de 1 %.

N'en déplaise à nos collègues, ce sont là les bonnes questions à nous poser. Que l'on prenne le temps d'y réfléchir ne me paraît pas du tout scandaleux. Je propose également de réfléchir sans tarder aux solutions alternatives à ce métro et de recevoir la plateforme Avanti pour, à tout le moins, écouter ses suggestions. Nous devons aussi trouver une solution à court terme pour les quartiers concernés. La ligne 55 est saturée et le métro ne constitue pas une solution à court terme.

¹¹⁹³ **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - En complément à l'intervention de mon éminent collègue De Bock, et en réaction à celle de Mme Parmentier, je souhaite rajouter quelques éléments.

Tout d'abord, je rappelle que le groupe DéFI estime qu'au-delà de la ligne 3, le réseau de métro à Bruxelles mérite d'être davantage développé. La suspension du projet pendant dix ans - entre 2004 et 2014 - n'a pas été une bonne chose pour la mobilité et l'attractivité de Bruxelles. Nous avons purement et simplement perdu dix ans.

J'entends Mme Parmentier affirmer que le métro, par comparaison au transport en surface, ne serait pas accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Cela revient à nier tout le travail effectué par la STIB et la ministre chargée de la Mobilité. En effet, un plan a été élaboré pour améliorer l'accessibilité des stations de métro, notamment au moyen d'ascenseurs.

Par ailleurs, notre commission a eu l'occasion de visiter les infrastructures londonniennes et de découvrir la nouvelle ligne de métro. La ligne Elizabeth fait figure d'exemple en matière d'accessibilité, de confort, de luminosité et, probablement, de sécurité. Nous devons prendre exemple sur les bonnes pratiques

Sommige mensen klagen dat het geld van Beliris niet voor de metro gebruikt is. Er zijn met dat geld nochtans veel nuttige projecten gerealiseerd. Zijn we bereid om dit soort projecten de komende vijftien jaar op te geven om alle Belirismiddelen naar de metro te laten stromen?

De minister kreeg kritiek omdat ze geld voor structurele investeringen voor het tram- en busnet had ingezet. Moeten we dan alles inzetten op de metro en alle andere plannen voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer opgeven? Er zijn wel degelijk alternatieve oplossingen voor de metro, die in het Avantiprogramma staan beschreven. Er moet ook een kortetermijnoplossing komen voor de betrokken buurten.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans). - *DéFI vindt dat de metro nog verder ontwikkeld moet worden. Het mag niet stoppen bij de nieuwe lijn 3. Ik betreur dan ook dat we tussen 2004 en 2014 tien jaar verloren hebben.*

Mevrouw Parmentier vreest dat de metro onvoldoende toegankelijk zal zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Nochtans hebben de minister en de MIVB een plan uitgewerkt om de toegankelijkheid van de metrostations te verbeteren. Er zijn voldoende buitenlandse voorbeelden die aantonen dat dat mogelijk is. Bovendien is het niet veel beter gesteld met de toegankelijkheid van bussen en trams.

We hebben met onze commissie een werkbezoek gebracht aan de Londense metro, waar de nieuwe Elizabeth Line een voorbeeld is op het gebied van toegankelijkheid, comfort enzovoort. We kunnen daar een voorbeeld aan nemen.

De metro en de bussen en trams moeten elkaar aanvullen. Het bovengrondse openbaar vervoer moet dus zeker behouden blijven.

observées à l'étranger, mais cela ne signifie pas pour autant que nous devons disposer d'un métro similaire au métro parisien ou londonien. Ce n'est pas un hasard si nous essayons de nous en inspirer.

Le réseau bruxellois de transports en commun a été construit pour les travailleurs, c'est-à-dire pour des personnes mobiles. Cela explique pourquoi un travail considérable doit aujourd'hui être effectué en matière d'accessibilité, et ce n'est pas le futur projet de métro qui aura des effets négatifs pour les PMR, bien au contraire.

Par ailleurs, mon groupe considère que le métro doit être complémentaire aux modes de transport en surface. Ce n'est pas parce qu'on procède à une extension du métro, avec des stations plus éloignées les unes des autres que les arrêts en surface, qu'il ne doit plus y avoir de transport en surface. Je pense ici à la question de la ligne de tram 55, dont nous avons longuement discuté la semaine dernière. Le transport en surface doit être maintenu, afin d'assurer les fonctions qui lui sont propres.

¹¹⁹⁵ J'invite par ailleurs le groupe Ecolo à rester solidaire de l'accord de majorité qui a été signé. Remettre en question les points de l'accord qui ne leur conviennent pas n'est pas très loyal.

Enfin, en matière de financement, mon collègue De Bock vient de le rappeler et je l'avais également dit la semaine dernière : dans les exemples à l'étranger, comme au Royaume-Uni, l'État central finance tous les travaux d'infrastructure. La Belgique pourrait s'inspirer de cette façon de faire, au vu de la fonction de Bruxelles pour ses habitants et les navetteurs des deux autres Régions qui utilisent les transports publics à Bruxelles. En tant que capitale de l'Europe, Bruxelles doit, par ailleurs, obtenir un soutien substantiel de l'Europe pour financer des infrastructures qui servent à tous.

¹¹⁹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Nous avons besoin de tous les modes de transport en commun bruxellois - métro, tram, bus - et du train, qui ne doit pas être oublié, même s'il ne relève pas de nos compétences à Bruxelles. Chaque mode a son propre caractère, son public et son type de distance à desservir.

Si l'on doit parcourir un ou deux arrêts dans un quartier, le bus est probablement le meilleur mode de déplacement. Si le bus est régulièrement bondé, comme dans le cas du 95, un tram peut être plus utile sur cette ligne. Et, sur le tronçon Gare du Midi-Gare du Nord, où les trams sont vraiment saturés, le métro et le train peuvent transporter plus de monde. Par contre, on ne prendra pas un métro pour un ou deux arrêts, car il faut descendre de trois niveaux pour arriver à la station.

Je ne vous laisserai pas dire que je ne respecte pas l'accord de majorité. Je le respecte et je continuerai à le faire. Je suis ici en tant que mandataire du gouvernement, pour répondre à vos questions. Les questions sur le financement sont légitimes. Par contre, ce n'est pas sérieux de dire que la Région bruxelloise n'a

Het is niet erg loyaal van Ecolo dat die partij nu moeilijk doet over de metro en zo een deel van het regeerakkoord op de helling zet.

In het buitenland is het doorgaans de nationale overheid die het leeuwendeel van de kosten voor grote infrastructuurwerken op zich neemt. Daar kan België zich door laten inspireren. Als Europese hoofdstad zou Brussel ook de nodige steun van Europa moeten kunnen krijgen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - We hebben alle vormen van openbaar vervoer nodig.

Voor een korte rit is de bus wellicht het beste vervoermiddel. Als een buslijn regelmatig overvol zit, kan een tram een oplossing bieden. De metro en de trein kunnen dan weer meer reizigers vervoeren dan de tram.

Ik respecteer het regeerakkoord. Uw vragen over de financiering zijn legitiem. Het is evenwel niet ernstig te stellen dat het gewest de kostprijs van 4 miljard euro in zijn eentje zou moeten dragen, terwijl de jaarlijkse begroting van het gewest 6 miljard euro bedraagt.

De impact van de werkzaamheden in de wijk Stalingrad is niet miniem. We moeten ernstige oplossingen vinden. Dat dossier moeten we in goede banen leiden.

We werken aan twee metrotrajecten: het zuidelijke traject tussen het Noordstation en Albert, en het noordelijke traject tot Bordet.

qu'à payer ces 4 milliards d'euros, alors que le budget annuel de la Région s'élève à 6 milliards.

L'impact du chantier dans le quartier Stalingrad n'est pas un détail. Pour ces habitants, il ne s'agit pas d'un jeu politique, mais de leur quotidien. Il est pour moi essentiel de chercher des solutions sérieuses en prenant tous les aspects en considération. Cela ne signifie pas que nous sommes pour ou contre le métro, mais que nous voulons bien gérer le dossier. Il s'agit là d'une ligne rouge que je ne veux pas franchir. Les questions posées ici sont légitimes, et il est important d'en débattre.

Nous travaillons sur deux tronçons de métro. Le tronçon sud, qui relie Gare du Nord et Albert, et le tronçon nord, qui va jusqu'à Bordet. Le premier est plus avancé que le second : le marché de travaux a été lancé juste après les élections de 2019 et le chantier est déjà en cours.

¹²⁰¹ (poursuivant en néerlandais)

Madame Debaets, je ferai le point plus tard. Le sous-sol du palais du Midi, en particulier, pose problème, mais ce n'est pas le seul défi.

¹²⁰³ (poursuivant en français)

Le marché n'a pas encore été attribué pour le deuxième tronçon, entre Schaerbeek et Evere. L'appel d'offres a été lancé durant cette législature et deux entrepreneurs y ont réagi. L'attribution de ce marché, c'est-à-dire la décision d'entamer le chantier, est prévue pour fin 2024. À ce moment-là, nous devons connaître l'impact du projet sur les quartiers concernés, dans lesquels des stations devront être construites, ainsi que l'impact budgétaire, les délais et l'organisation des transports en commun dans l'intervalle. Les habitants de Schaerbeek et d'Evere ont besoin de réponses, et c'est la tâche du gouvernement de les leur apporter.

Le chantier n'a pas encore commencé sur le tronçon Gare du Nord-Bordet. Le déploiement du projet de métro 3 entre Albert et Bordet est un projet d'ampleur inédite du point de vue technique et budgétaire. Nous sommes arrivés en cinq ans à faire en sorte que la ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek passe d'un projet sur papier à une réalité sur le terrain, mais il s'agissait d'un projet d'une vitesse et d'une ampleur moins difficiles à gérer qu'un projet de métro souterrain, qui passe sous des quartiers densément peuplés.

Il s'agit là d'une différence essentielle entre Bruxelles et d'autres villes, où le métro circule parfois sous des terrains non construits. À Bruxelles, le métro circule sous des quartiers où des gens ont leur maison, leur commerce ou leurs activités. On creuse sous une partie habitée et on ne peut pas délocaliser tout le monde, ouvrir et refermer. Ce n'est en tout cas pas la politique que nous entendons mener aujourd'hui. Nous entendons respecter les habitants de ces quartiers et faire en sorte qu'ils puissent continuer à mener leur vie sans perturbation.

Het eerste staat verder dan het tweede: de werkzaamheden daarvoor zijn al van start gegaan.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Debaets, ik zal straks een stand van zaken geven. Vooral onder het Zuidpaleis zijn er problemen, al betekent dat niet dat dat de enige uitdaging is, maar dat is eigen aan een project van die omvang.

(verder in het Frans)

De aanbesteding voor het tweede traject, tussen Schaerbeek en Evere, zal tegen eind 2024 worden toegewezen. Twee aannemers dienden een offerte in. Op dat ogenblik zullen we de impact van het project op de betrokken wijken alsook de financiële gevolgen, de termijnen en de tussentijdse organisatie van het openbaar vervoer kennen. De regering moet de inwoners antwoorden bieden.

De werkzaamheden voor het traject van het Noordstation tot Bordet zijn nog niet begonnen. Metrolijn 3 tussen Albert en Bordet is vanuit technisch en budgettair oogpunt een project van een ongeziene omvang. De metrolijn ligt immers onder dichtbevolkte wijken. Het duurde weliswaar maar vijf jaar om de tram naar Neder-Over-Heembeek te realiseren, maar dat was een veel gemakkelijker project.

Er is een groot verschil tussen Brussel en andere grote steden, waar de metro soms onder onbebouwde percelen rijdt. Toch willen we ervoor zorgen dat de buurtbewoners hun leven kunnen blijven leiden zonder te worden verstoord.

De voorbereiding en de uitvoering van het traject tussen het Noordstation en Bordet werd toevertrouwd aan Beliris. Het zogenaamde deel 3 betreft de tunnel die moet worden aangelegd met een tunnelgraafmachine en de bouw van zeven metrostations. Daarvoor werd eind 2022 een openbare aanbesteding aangekondigd.

Pour le tronçon entre Gare du Nord et Bordet, qui porte sur une distance de l'ordre de 4,5 kilomètres, il a été convenu il y a des années de confier la préparation et l'exécution du chantier à Beliris. Une partie de ces travaux - le tunnel réalisé au moyen d'un tunnelier, ainsi que les sept stations - constitue le fameux lot 3. C'est dans le cadre de la passation de marché du lot 3 que Beliris, en accord avec le gouvernement bruxellois, a procédé à la publication d'un marché fin 2022.

¹²⁰⁵ Le comité stratégique du métro associe mon cabinet et ceux de Mme Lalieux, qui exerce la tutelle sur Beliris, du ministre-président, M. Vervoort, et du ministre bruxellois du Budget, M. Gatz, ainsi que Beliris et la STIB. Le 25 mai, ses membres ont été informés par une note de Beliris du fait que deux offres commerciales avaient été réceptionnées le 18 avril faisant suite à l'appel d'offres pour le lot 3, et que Beliris en faisait une analyse partielle.

Beliris a constaté que ces offres annonçaient des montants très largement supérieurs aux estimations de base. Ladite note décrivait quatre options. Beliris souhaitait disposer d'un mandat clair émanant du gouvernement bruxellois sur le choix de l'une ou l'autre option, ou d'une option élaborée par lui-même. Les options reprises dans la note de Beliris sont :

- confirmation du programme Gare du Nord-Bordet avec inscription des budgets nécessaires ;

- suspension du programme Gare du Nord-Bordet dans l'attente des conclusions plus approfondies de l'analyse des offres permettant d'évaluer le coût réel de ces travaux de génie civil et les paramètres de négociation qui permettraient de baisser substantiellement les montants des offres initiales ;

- modification substantielle du programme Gare du Nord-Bordet, ce qui impliquerait, en fonction de l'option choisie, de recommencer une ou plusieurs étapes déjà franchies. Dans ce cadre est notamment envisagée la suppression d'arrêts ;

- arrêt du programme de métro Gare du Nord-Bordet.

La note de Beliris n'établit pas de hiérarchie entre les différents scénarios envisagés.

Le jour même où j'ai été informée, soit le 25 mai, j'ai transmis la note aux autres cabinets ministériels bruxellois. La veille, la note avait déjà été publiée dans la presse. Selon mes informations, le cabinet de Mme Lalieux n'a pas non plus pris connaissance de cette information avant qu'elle ne soit communiquée au comité stratégique du métro. Ce dernier se réunit encore ce matin même.

¹²⁰⁷ À notre connaissance, Mme Lalieux n'a pas établi de hiérarchie à ce propos. Ses communications étaient claires.

Étant donné que je ne suis pas la ministre exerçant la tutelle sur Beliris, je ne suis pas en mesure de répondre aux questions relatives aux raisons pour lesquelles Beliris a publié une offre d'emploi. J'ai pris acte du fait que Mme Lalieux a déclaré

In het kader van de aanbestedingsprocedure hadden op 18 april twee aannemers een offerte ingediend voor deel 3. Beliris stuurde een nota waarin het meedeelde dat het die offertes zou bestuderen.

De offertes vielen veel duurder uit dan de oorspronkelijke ramingen. In een nota heeft Beliris vier mogelijke opties aangegeven:

- de bevestiging van de werken tussen het Noordstation en Bordet, met de begroting van de nodige middelen;

- de opschorting van dat programma in afwachting van grondige conclusies over de offertes;

- een aanzienlijke wijziging van het programma;

- de topzetting van het programma.

Ik ontving de nota van Beliris op 25 mei en heb hem nog diezelfde dag aan de andere Brusselse ministeriële kabinetten bezorgd.

Aangezien ik niet bevoegd ben voor Beliris, kan ik de vragen over de redenen waarom Beliris een vacature heeft gepubliceerd, niet beantwoorden. Federaal minister Lalieux heeft verklaard dat het om een vergissing ging en dat de publicatie van de vacature geen verband hield met een politieke beslissing.

qu'il s'agissait d'une erreur, et que cette publication n'a pas fait l'objet d'une décision politique. L'offre d'emploi en question a été retirée. Les questions relatives aux personnes responsables et aux raisons de la publication de cette offre d'emploi devraient plutôt être adressées à la ministre de tutelle de Beliris.

Le ministre-président déclare lui aussi qu'aucun contact préalable entre son cabinet et le cabinet de la ministre Lalieux n'ont eu lieu avant la réunion du comité stratégique métro du 22 mai. Je répète que, selon nos informations, le cabinet de la ministre Lalieux a découvert la note en même temps que les autres membres du comité stratégique métro. En outre, le comité stratégique a pris acte de la note sans prendre position à ce moment-là, et a renvoyé le dossier vers le gouvernement bruxellois, qui doit y répondre.

La première réunion du gouvernement bruxellois après la réception de cette lettre s'est tenue jeudi 25 mai, durant laquelle le sujet a été longuement discuté. À cette occasion, le gouvernement bruxellois a réaffirmé sa volonté de créer la ligne 3 du métro, de poursuivre la construction du premier tronçon, et de trouver les réponses nécessaires afin de poursuivre ensuite avec le second tronçon. L'ensemble du gouvernement a globalement partagé cet avis, mais je ne suis pas mandatée pour m'exprimer au nom de tous les ministres qui le composent.

Le gouvernement bruxellois est bien sûr lui aussi préoccupé par l'augmentation budgétaire. Beliris a reçu deux offres commerciales pour le lot 3 intitulé « Génie civil du tunnel et des stations ». Le dernier budget retenu par le gouvernement bruxellois, sur la base du programme 2022, pour le lot 3 - qui concerne les sept arrêts et le tunnel - était de 608 millions d'euros, hors provision risques. Une telle provision est toujours ajoutée afin de couvrir les éléments imprévisibles. Ensuite, la dernière estimation fournie par Beliris en avril 2023, préalablement à la réception des offres, était de 817 millions d'euros, hors provision risques.

¹²⁰⁹ Les offres reçues en avril 2023 pour le lot 3 portent toutefois sur un montant proche de 2 milliards d'euros, soit une augmentation de plus de 1,2 milliard d'euros par rapport à la dernière estimation pour ce lot.

Cela étant, Beliris estime qu'il y a une importante marge de négociation sur la base des deux seules offres reçues des entrepreneurs. Celles-ci seront donc remises en question dans les prochains mois, comme demandé par le gouvernement bruxellois lors de sa réunion du 25 mai lorsqu'il a constaté que les offres étaient nettement plus élevées que les estimations.

À ce stade, le gouvernement bruxellois n'a pas encore pris position sur ces nouveaux éléments budgétaires. Il a pris acte de l'état des lieux et constaté que le dépassement considérable des estimations devait être analysé en profondeur. Il souhaite entamer un dialogue avec le gouvernement fédéral et Beliris et demande à ce dernier de lui fournir une analyse approfondie des offres permettant d'identifier objectivement les raisons

Ook minister-president Vervoort verklaart dat er geen enkel contact tussen zijn kabinet en dat van minister Lalieux plaatsvond voor de vergadering van het strategisch comité op 22 mei. Volgens mijn informatie was het kabinet van minister Lalieux op hetzelfde moment op de hoogte van de nota van Beliris als de andere betrokken instanties. Het strategisch comité bepaalde geen standpunt over de nota, maar vroeg de Brusselse regering om een reactie.

De eerste vergadering van de Brusselse regering na de ontvangst van de nota van Beliris vond plaats op 25 mei. De regering heeft toen opnieuw bevestigd dat ze metrolijn 3 wil aanleggen, de aanleg van het eerste traject wil voortzetten en de nodige oplossingen wil vinden om door te gaan met het tweede traject.

De regering maakt zich uiteraard ook zorgen over de hogere kosten. De laatste raming van Beliris over deel drie, die dateert van april 2023, bedroeg 817 miljoen euro.

De nieuwe offertes voor deel 3 gingen echter gepaard met bedragen van bijna 2 miljard euro. Dat is dus ruim 1,2 miljard meer dan oorspronkelijk verwacht.

Beliris meent niettemin dat er een grote onderhandelingsmarge is. De komende maanden zal daar werk van worden gemaakt.

In dit stadium heeft de Brusselse regering nog geen standpunt bepaald over de nieuwe toestand. Ze wil het gesprek aangaan met de federale regering en Beliris.

Beliris en de MIVB moeten de twee offertes grondig onderzoeken, zowel in technisch als in financieel opzicht.

Voor het traject van het Noordstation tot Bordet is tot eind 2022 een bedrag van 83 miljoen euro uitgegeven aan technische analyses, openbare onderzoeken enzovoort. Voor het gedeelte tussen het Noordstation en Albert gaat het om 158 miljoen euro.

du décalage entre les estimations actualisées et les offres commerciales.

Il importe en effet que les bureaux d'études et les experts de Beliris et de la STIB puissent approfondir l'examen des enjeux techniques et financiers qu'entraînent ces deux offres. Sur cette base, Beliris et la STIB identifieront et consolideront les éléments de ces très importants dépassements budgétaires, mais également les pistes pour réduire le coût total.

En ce qui concerne les dépenses déjà effectuées pour les deux tronçons, pour le second, Gare du Nord-Bordet, le total jusque fin 2022 est de 83 millions d'euros, qui sont allés aux études, à la préparation des dossiers, aux analyses techniques dans le cadre de l'introduction de la demande de permis, aux deux enquêtes publiques et aux publications de marchés d'offres. Le montant des dépenses (liquidations) effectuées pour le programme Gare du Nord-Albert (jusqu'à fin 2022) est de 158 millions d'euros.

Il existe une différence en matière de poursuite du chantier, puisque celui du premier tronçon est entamé et que l'on doit en couvrir les coûts. Pour le second, qui fait l'objet de notre débat aujourd'hui, il faut trouver les moyens de le lancer.

¹²¹¹ Concernant le financement du projet de métro par Beliris, la note reçue par ce dernier n'aborde pas le sujet. Sans donner de piste budgétaire à ce stade, Beliris constate le problème et le besoin de renouveler son mandat pour continuer le projet.

Voici comment fonctionne le financement du projet de métro par Beliris. En application de l'accord de coopération du 15 septembre 1993, la Région bruxelloise et l'État fédéral ont conclu, en 2016, une convention relative au financement du projet d'extension du réseau de transport en commun de haute performance entre Gare du Nord et Bordet, en ce compris la création d'un atelier et d'un dépôt sur le site de Haren. Cette convention et ses avenants prévoient que Beliris octroie un financement de 50 millions d'euros par an pour le métro. Tous les coûts dépassant ce montant, et donc l'ensemble des surcoûts dont il est question aujourd'hui, sont à la charge de la Région bruxelloise.

Sur la base de ces modalités de financement, entre 2016 à 2022, Beliris a octroyé 344 millions d'euros au chantier du métro. Conformément à la convention signée avec l'État fédéral, ces montants sont affectés à la modernisation du prémétro - donc au tronçon entre Albert et Gare du Nord -, à la modernisation du métro et à l'acquisition de matériel roulant.

L'avenant 15 prévoit encore que Beliris finance 50 millions d'euros par an en 2023 et 2024. Aucun financement fédéral n'étant garanti après ce dernier avenant, le gouvernement bruxellois demande au gouvernement fédéral de confirmer son financement et de l'augmenter à l'avenir.

Sur la base des montants versés depuis 2016 et prévus jusqu'en 2024, le financement de Beliris pour le métro serait donc limité à 444 millions d'euros. Sur la base des offres reçues pour le lot 3

Voor dat eerste traject zijn de werkzaamheden gestart, maar voor het laatste traject moeten we nog de nodige middelen vinden.

In de nota van Beliris staat niets over de financiering van het metroproject. Het probleem wordt enkel vastgesteld en Beliris vraagt om een mandaat om het project voort te zetten.

In 2016 hebben het Brussels Gewest en de federale staat een overeenkomst gesloten die bepaalt dat Beliris 50 miljoen euro per jaar betaalt voor de metro. Het gewest zou alle bijkomende kosten boven dat bedrag voor zijn rekening nemen.

Op basis van die regeling heeft Beliris tussen 2016 en 2022 in totaal 344 miljoen euro betaald. Dat geld werd besteed aan het gedeelte tussen Albert en het Noordstation en aan de aankoop van rollend materieel.

Bijakte 15 bepaalt dat Beliris nog 50 miljoen euro per jaar zal betalen in 2023 en 2024. Daarna staat de financiering door de federale overheid nog niet vast, maar de Brusselse regering vraagt om die te bevestigen en zelfs uit te breiden.

De financiering van Beliris zou van 2016 tot 2024 dus beperkt blijven tot 444 miljoen euro. Rekening houdend met de recentste offertes zou dat minder dan 10% van de totale kostprijs van metrolijn 3 zijn. We willen de besprekingen met de federale regering dus hervatten.

Er zijn werkzaamheden aan de gang, het metronet wordt gemoderniseerd, er is nieuw rollend materieel aangekocht en er lopen tal van investeringen om de frequentie te verbeteren. De bewering dat de investeringen in de metro niet werden verhoogd tijdens deze regeerperiode, houden dus geen steek.

et des surcoûts attendus, ce montant pourrait couvrir moins de 10 % du coût total du projet de ligne de métro 3. Nous demandons donc une reprise des discussions avec le gouvernement fédéral.

Je rappelle que les budgets octroyés sont attribués au métro. Dans ce cadre, un chantier est en cours, il y a une modernisation du réseau et du nouveau matériel roulant, des études sont réalisées et de nombreux investissements sont effectués pour augmenter les fréquences. On ne peut donc pas dire qu'il n'y a pas eu d'augmentation des investissements nécessaires dans le métro bruxellois au cours de cette législature.

Le montant des offres nous surprend. Nous ne nous doutions pas qu'il serait de deux à trois fois plus élevé que les estimations. Nous nous attendions à des surcoûts, mais pas à un tel dépassement du budget.

¹²¹³ Nous sommes bien conscients que ces montants sont très probablement exagérés et qu'il s'agit aussi, dans le chef des soumissionnaires, d'une posture de négociation. Chaque procédure contient une phase de négociation. Nous sommes néanmoins demandeurs que Beliris et l'État fédéral, qui pilotent le dossier, puissent remettre en question et rationaliser ce montant afin d'aboutir à un budget réaliste.

Cela étant, un budget réaliste ne signifie pas un budget diminué à tout prix, parce qu'il augmentera peut-être par la suite. Un budget réaliste est un budget bien compris, qui nécessite l'avis d'experts. Je pourrais affirmer, sur le plan politique, que l'extension ne peut coûter plus de 800 millions d'euros, mais c'est aux experts et aux ingénieurs d'évaluer le coût réel. Ce sont eux qui doivent expliquer le montant élevé des offres remises. Quels risques et autres éléments ont-ils été ajoutés ? Étaient-ils prévus dans les estimations ? Sont-ils indispensables ou sont-ils exagérés ? Voilà le débat à mener aujourd'hui avec les soumissionnaires.

Sans financement complémentaire, le projet de déploiement du métro impliquant des demandes de financement d'une telle ampleur est incompatible avec la structure budgétaire de la Région. Je rappelle qu'il s'agit d'un projet de plus de 4 milliards d'euros, selon les estimations actuelles, pour un budget annuel régional de 6 milliards d'euros. Il ne s'agit pas d'un manque de volonté politique. La Région ne peut tout simplement pas porter ce projet toute seule, c'est une réalité. Il faut donc des réponses supplémentaires. Nous voulons pouvoir continuer à construire du logement social, à investir dans l'économie bruxelloise, à mener des politiques pour la Région. Le constat est évident : ce projet nécessite des soutiens budgétaires externes.

Le gouvernement de la Région bruxelloise demandera donc formellement au gouvernement fédéral une contribution à la hauteur du rôle que joue le métro bruxellois à Bruxelles comme capitale de l'Europe, comme capitale du pays et comme poumon économique. Ce n'est pas la seule option. D'autres pistes sont étudiées par le ministre Gatz, notamment celle de l'existence de fonds européens ou autres. Il n'est pas essentiel, pour nous, que le financement supplémentaire provienne du gouvernement

We zijn verrast door het bedrag van de offertes. We hadden verwacht dat die hoger zouden uitvallen dan de ramingen, maar niet dat het om zoveel geld zou gaan.

We beseffen niettemin dat die bedragen wellicht sterk overdreven zijn en dat de aannemers een sterke onderhandelingspositie willen bepalen. We vragen dat Beliris en de federale staat tot een realistisch budget komen.

De experts en ingenieurs moeten de daadwerkelijke kostprijs evalueren. Daarna moet er worden onderhandeld met de aannemers. Zij moeten uitleggen hoe ze tot het bedrag van hun offerte komen.

Er is geen gebrek aan politieke wil, maar het gewest kan het metroproject gewoonweg niet in zijn eentje financieren. Er is externe budgettaire steun nodig.

De Brusselse regering zal de federale regering dus formeel om een bijdrage vragen. Daarnaast onderzoekt minister Gatz nog andere mogelijkheden, zoals Europese fondsen.

We kunnen niet zomaar privatiseren. De Brusselse regering wil dat openbaar vervoer betaalbaar blijft. Ik daag u uit een ondernemer te vinden die uit solidariteit in de metro wil investeren. Daarvoor zouden we achteraf een prijs betalen en de tarieven zouden verhogen.

De meningen over privatisering verschillen, maar ikzelf ben er veeleer voorstander van dat het openbaar vervoer in handen blijft van de openbare sector, anders worden de passagiers de dupe van dit verhaal.

fédéral, mais nous lui demandons néanmoins d'augmenter sa contribution.

Le gouvernement bruxellois doit évidemment faire lui aussi des économies pour répondre aux besoins et atteindre l'équilibre budgétaire, mais il faut des réponses sérieuses. Je tiens d'ailleurs à réagir à l'argument selon lequel il suffirait de privatiser le financement du projet. Je vous invite à trouver un entrepreneur qui, par solidarité, investirait dans le métro. Il le ferait afin d'en tirer des bénéfices et un retour sur investissement. Je pense que vous serez d'accord avec moi ; ce n'est pas comme un investissement dans un club de football, que certains font par sympathie. Cela signifie qu'il y aurait donc un prix à payer par la suite et que les tarifs augmenteraient.

S'il suffit de privatiser, il suffit aussi d'accepter que les prix augmentent ! Le gouvernement souhaite des prix de transport en commun abordables pour les Bruxellois et les navetteurs. Il n'est pas justifié de vouloir privatiser sans connaître le prix de l'opération, en se disant que les voyageurs n'auront qu'à payer.

La privatisation peut bien sûr être une posture politique. Nous avons à ce sujet des opinions différentes. Je suis plutôt favorable à des transports en commun aux mains du secteur public. Promouvoir la privatisation équivaut à faire payer les voyageurs à des tarifs nettement plus élevés que ceux pratiqués aujourd'hui dans les transports en commun.

¹²¹⁵ Il en va de même pour ceux qui affirment qu'il faut se borner à utiliser le reste du budget de Beliris. Je suis tout à fait disposée à examiner quels sont les projets à inscrire dans le budget de Beliris et quels sont ceux à inclure dans le budget de la Région. Il s'agit là d'un exercice important. Je pense que nous sommes tous d'accord pour continuer à investir dans le logement social, c'est un choix politique qu'il faut assumer. Le tout est de savoir avec quel budget.

Il est toutefois inexact d'affirmer que tout pourra être résolu en consacrant l'intégralité du budget de Beliris à la construction du métro. Pour cette législature, le budget total de Beliris s'élève à 700 millions d'euros. Or, le projet dont il est question ici porte sur plusieurs milliards d'euros. Les choix à faire sont donc lourds de conséquences, il s'agit de débats sérieux qu'il ne faut pas prendre à la légère. Ces questions nécessitent un exercice de la part du gouvernement bruxellois, mais aussi une participation plus importante de la part des autres gouvernements, afin que le projet puisse se poursuivre.

Je rappelle que telle est l'ambition de ce gouvernement. En effet, nous voulons trouver des réponses aux questions qui nous sont soumises. Le gouvernement bruxellois demande donc au gouvernement fédéral d'examiner sa capacité à accroître sa participation dans le projet de métro nord. Plus précisément, le gouvernement bruxellois a décidé de rencontrer le Premier ministre et la ministre chargée de Beliris afin de poursuivre et de renforcer l'intervention de Beliris dans le futur projet de métro.

Het klopt niet dat alles zomaar kan worden opgelost door het volledige budget van Beliris aan de bouw van de metro te besteden. Voor deze regeerperiode bedraagt het totale budget van Beliris immers maar 700 miljoen euro, terwijl het metroproject miljarden kost.

De Brusselse regering verzoekt de federale regering dus om na te gaan of ze haar bijdrage voor de uitbreiding van de metro in noordelijke richting kan verhogen. Meer bepaald heeft ze beslist om daarvoor een ontmoeting te regelen met de premier en met federaal minister Lalieux.

¹²¹⁷ (poursuivant en néerlandais)

Madame Van Achter, cela n'a pas encore eu lieu car, avant d'attribuer le marché, il s'agit de dresser un aperçu chiffré des budgets supplémentaires nécessaires. Le ministre Gatz s'y emploie.

Nous avons toujours l'intention de collaborer avec le gouvernement fédéral, mais sans délaisser d'autres pistes, comme faire appel à la Banque européenne d'investissement (BEI).

¹²¹⁹ (poursuivant en français)

Concernant les questions relatives à la diversification des sources de financement du projet de métro, la source est partiellement fédérale, mais d'autres sources de financement peuvent entrer en ligne de compte.

La diversification des sources d'emprunt pour les investissements régionaux a démarré à la fin de l'année dernière. Nous avons signé un premier accord de prêt de 475 millions d'euros avec la BEI. Cet accord porte sur l'acquisition de nouveau matériel roulant, dont le métro, mais également des bus électriques, des rames et des trams, ainsi que sur le renouvellement de 63 km de voies.

Un deuxième emprunt auprès de la BEI est en cours de discussion entre le ministre Gatz et la BEI depuis le début de cette année. Il concerne quant à lui uniquement le projet de métro 3.

Le gouvernement bruxellois prendra position sur les options proposées dans la note de Beliris sur la base de l'analyse approfondie des offres demandées par le gouvernement, en tenant compte des recommandations de Beliris, de celles des bureaux d'études (BMN et Arcadis) et de la STIB, ainsi que sur la base du dialogue avec le gouvernement fédéral et de l'évaluation des pistes financières pour assurer la pérennité du financement du métro.

¹²²¹ (poursuivant en néerlandais)

La deuxième partie du projet concerne donc l'extension de la ligne de métro, dont les travaux n'ont pas encore commencé. Une enquête publique est en cours et les offres nous sont récemment parvenues.

Quant à la première partie de la ligne, située entre les stations Albert et Gare du Nord, ses travaux ont déjà bien avancé, mais des problèmes techniques sont apparus.

Le plus gros défi concerne le tunnel à creuser sous le palais du Midi ; le sous-sol s'est avéré beaucoup plus poreux que prévu.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter vroeg waarom dit nog niet gebeurd was.

Ik heb de regering al in 2021 een meerjarenraming voorgesteld, waaruit bleek dat er extra budgetten nodig zijn. Bij de toekenning van de aanbesteding moet gekend zijn hoeveel extra middelen er nodig zijn. Daarom is het belangrijk om een goed cijferoverzicht te hebben. Minister Gatz is dat aan het opstellen.

Het blijft de bedoeling om met de federale overheid in gesprek te gaan. We onderzoeken ook andere mogelijkheden, zoals middelen vragen aan de Europese Investeringsbank.

(verder in het Frans)

Ook andere financieringsbronnen dan de federale overheid behoren tot de mogelijkheden.

Zo hebben we eind vorig jaar een lening van 475 miljoen euro afgesloten met de Europese Investeringsbank. Dat geld zal dienen voor de financiering van nieuw rollend materieel voor de metro, maar ook voor bussen en trams.

Minister van Begroting Gatz onderhandelt momenteel over een tweede lening met de Europese Investeringsbank, dit keer uitsluitend met betrekking tot metrolijn 3.

De Brusselse regering zal een standpunt innemen over de opties die Beliris in zijn nota voorstelt, rekening houdend met de aanbevelingen van Beliris, de MIVB, de betrokken studie bureaus enzovoort.

(verder in het Nederlands)

Het tweede deel van het project betreft dus de verlenging van de metrolijn. Voor dat deel moeten de werken nog van start gaan. Daarvoor loopt momenteel een openbaar onderzoek in het kader van de vergunningsaanvraag en voor dat onderdeel hebben we onlangs ook de offertes van de aannemers ontvangen.

Voor het eerste deel van de nieuwe metrolijn, dat zich op de noord-zuidas bevindt tussen station Albert en het Noordstation, zijn er technische problemen opgedoken. Dat deel van het project bevindt zich evenwel al in een andere fase. De aanbestedingen werden al gegund en de werken zijn al volop aan de gang. Dat betekent ook dat de uitdagingen van een ander niveau zijn.

Par conséquent, d'autres techniques que celle figurant au cahier des charges doivent être utilisées.

Nous avons demandé à la STIB, maître d'ouvrage de cette partie, d'examiner les scénarios possibles et de nous fournir des données fiables à ce sujet. Trois scénarios ont été étudiés.

Dans le premier, les travaux se poursuivraient à partir des caves et garages situés sous le palais, méthode initialement prévue qui s'est révélée insuffisante vu la hauteur limitée.

La STIB a aussi examiné la possibilité de creuser le tunnel avec des techniques adaptées. Le palais du Midi perdrait alors sa fonction de point d'ancrage pour tout le quartier. En effet, il abrite de nombreux commerçants et de multiples activités y sont organisées. C'est pourquoi un autre scénario a été étudié, dans lequel les travaux sont poursuivis tout en conservant les fonctions du bâtiment.

Het grootste probleem met betrekking tot de eerste fase betreft de tunnel van 120 meter die onder het Zuidpaleis moet worden gegraven. De overige werken op dat onderdeel verlopen min of meer zoals gepland. De ondergrond van het Zuidpaleis bleek echter veel poreuzer dan verwacht. Daardoor kan de techniek die werd bepaald in het bestek, niet toegepast worden en moeten er andere technieken gebruikt worden.

Aangezien de MIVB de bouwheer is voor dat deel van het project, hebben we gevraagd om de mogelijke scenario's grondig te bekijken en daar betrouwbare gegevens over te bezorgen. Ondertussen werden drie scenario's bestudeerd. Krachtens het eerste scenario worden de werken voortgezet vanuit de kelders en garages onder het Zuidpaleis. Dat was de werkwijze waarin het bestek voorzag. Aangezien de kelderverdieping een hoogte van 2,5 meter heeft, kan er slechts met een beperkte keuze aan materiaal en machines gewerkt worden. De aannemer heeft die techniek oorspronkelijk gebruikt, maar die blijkt ontoereikend om een tunnel te graven. Enkele weken geleden heeft de MIVB de talrijke technische problemen toegelicht in deze commissie.

Vervolgens werd er onderzocht of de tunnel gegraven kan worden met aangepaste technieken. Dat zou echter betekenen dat het Zuidpaleis zijn functie zou verliezen als ankerpunt van de hele wijk en ver daarbuiten. Het Zuidpaleis is ook een symbool voor Brussel. Er zijn talrijke winkeliers actief die gebonden zijn aan de wijk. Sommigen daarvan hebben hun leven en ziel er met meerdere generaties aan gewijd. Daarnaast worden er veel sportactiviteiten georganiseerd, waarin jongeren uit de wijk hun energie kwijt kunnen. Ook dat is van onschatbare waarde. Er is ook een hogeschool gevestigd die jongeren uit de buurt aantrekt en heel laagdrempelig is. Het belang en de functies van het Zuidpaleis zijn dan ook niet te onderschatten.

Daarom is er ook een scenario bestudeerd waarbij de werken worden voortgezet met behoud van de functies van het Zuidpaleis. Dat is nog steeds een van de drie voorliggende scenario's.

Uit analyses blijkt nu dat er andere technieken kunnen worden toegepast, maar dat er geen garantie is dat er dan geen technische uitdagingen meer zouden zijn en dat terwijl de overlast voor de wijk zeer groot zou zijn omdat de werken meer trillingen en meer geluidsoverlast zouden veroorzaken. Ook in dat scenario is het gebruik van het Zuidpaleis dus verre van evident, om niet te zeggen uitgesloten.

Een tweede scenario bestaat erin om een deel van het Zuidpaleis van binnenuit te demonteren om met grotere machines te kunnen werken en nadien het Zuidpaleis weer op te bouwen. Ook die optie hebben we onderzocht, omdat ze het voordeel biedt dat er met technieken gewerkt zou worden die ook voor de aanleg van de rest van de tunnel gebruikt kunnen worden. Het nadeel is natuurlijk dat er geraakt wordt aan het Zuidpaleis. Dat heeft een grote symbolische waarde en bovendien zouden de gebruikers van het Zuidpaleis dan in de wijk onderdak moeten vinden. Ook dit scenario heeft dus een grote impact op de buurt.

¹²²³ *Il ressort d'analyses que d'autres techniques pourraient être appliquées, mais sans exclure d'autres défis techniques, tandis que les nuisances pour le quartier seraient colossales.*

Un deuxième scénario consiste à démonter une partie du palais du Midi de l'intérieur, afin de pouvoir utiliser de plus grosses machines, et à le reconstruire ensuite. Cette option offre l'avantage de pouvoir travailler avec des techniques qui pourraient aussi être utilisées pour aménager le reste du tunnel, mais elle a pour inconvénient de toucher au palais et de devoir reloger ses usagers.

L'analyse minutieuse de tous ces scénarios a pris du temps, ce qui a donné lieu à une grande incertitude dans le quartier. Nous savons désormais que le palais du Midi tient un rôle essentiel dans tous les scénarios et que son utilisation sera mise sous pression. Étant donné qu'il est la propriété de la Ville

de Bruxelles, nous avons décidé de demander l'avis de cette dernière quant à la poursuite des travaux.

Nous avons également conclu un pacte avec les commerçants, dans lequel il est question d'un déménagement partiel. À présent que nous savons que les travaux dureront beaucoup plus longtemps et que leur impact sera bien plus grand, nous devons renouer le dialogue afin de renforcer les mesures d'accompagnement pour le quartier.

Omdat we onderhandelen met een aannemer met wie onderhandelingen in het verleden al een paar keer moeizaam verlopen zijn en omdat er veel juridische conflicten zijn tussen de aannemer en de MIVB, zouden we een nieuwe openbare aanbesteding kunnen uitschrijven voor dit gedeelte van de werken. Bij de aanbesteding voor het tweede gedeelte hebben we echter gemerkt dat er in België niet zo heel veel aannemers zijn die geïnteresseerd zijn in dit soort werken. Niet iedereen heeft de technologie, de kennis en de machines om die uit te voeren. Er is dus geen garantie dat een nieuwe aanbesteding een andere aannemer zou opleveren.

Al die scenario's hebben wij zeer grondig onderzocht en dat kostte natuurlijk tijd, wat in de wijk tot veel onzekerheid leidde. Veel handelaars in de wijk hebben nu al heel veel overlast door de werken en vragen zich af waarom het zo lang moet duren. Wel, dat is dus omdat we een keuze willen maken met voldoende kennis van zaken.

We weten nu dat in alle scenario's het Zuidpaleis essentieel is en dat het gebruik ervan onder druk zal staan. Het Zuidpaleis is eigendom van de stad Brussel, die de wijk ook zeer goed kent. Daarom hebben wij beslist om de stad Brussel om advies te vragen over de voortzetting van de werken.

We hebben ook een pact afgesloten met de handelaars in de wijk, waarin sprake is van een gedeeltelijke verhuizing. We weten nu dat de werkzaamheden veel langer zullen duren en dat de impact veel groter zal zijn dan voorzien. Daarom moeten we de dialoog opnieuw aangaan met de wijk om na te gaan hoe we de begeleidende maatregelen kunnen versterken en de impact draaglijker kunnen maken. Ik gebruik de term "draaglijker" in het volle besef van de grote moeilijkheden die de mensen in de wijk ondervinden.

Eenvoudige oplossingen zijn er niet. De oplossing zal in overleg met Brussel-Stad tot stand komen en impact hebben op de wijk en het Zuidpaleis.

De kostprijs van de scenario's is onderzocht. Het zou ongeveer 400 miljoen euro extra kosten om het traject af te werken. De Brusselse regering beseft dat ze dat geld in de loop van de volgende jaren beschikbaar moet maken.

Meerdere parlementsleden vroegen of we het metrotraject Albert-Noordstation in gebruik kunnen nemen als we de verbinding Noordstation-Bordet niet aanleggen.

(verder in het Frans)

Technisch gezien kan het eerste deel van metrolijn 3 al in gebruik worden genomen voordat het tweede deel klaar is. Aangezien het dan om een heel korte metrolijn gaat, is het technisch mogelijk om metrostellen heen en weer te laten rijden. De MIVB heeft echter meer aan een langere metrolijn, waarbij de geplande remise in Haren kan worden gebruikt.

¹²²⁵ *La solution interviendra en concertation avec la Ville de Bruxelles. Après analyse des scénarios, un surcoût d'environ 400 million d'euros serait nécessaire pour terminer le tracé.*

Plusieurs députés ont demandé si le tronçon Albert-Gare du Nord pourrait être mis en service en l'absence du tronçon Gare du Nord-Bordet.

¹²²⁷ *(poursuivant en français)*

Techniquement, le premier tronçon peut être opérationnel avant l'entrée en service du deuxième. Le projet a été pensé en incluant le décalage temporel entre le premier tronçon Albert-Gare du Nord et le prolongement vers Bordet. Le projet en cours permet donc au premier tronçon d'être opérationnel, indépendamment du deuxième tronçon. La ligne étant très courte, il sera techniquement possible d'y effectuer des allers

et retours, mais le prolongement de cet axe faisait évidemment partie des projections.

De plus, la STIB nous signale qu'en matière d'exploitabilité, il est plus intéressant de disposer d'une ligne plus longue, mais surtout du dépôt prévu à Haren. En attendant le nouveau dépôt de métro automatique à Haren, destiné à l'exploitation de la ligne complète entre Bordet et Albert, l'exploitation se fera d'abord sur le premier tronçon Albert-Gare du Nord avec des rames de métro venant du dépôt Jacques Brel par les lignes 2 et 6, via le raccordement avec la ligne 3 à la station Porte de Hal.

Si cette situation est techniquement possible, elle ne permet pas une exploitation, une maintenance et un remisage idéaux. Des solutions de remisage provisoires aux terminus et dans un garage de l'ancien tunnel Lemonnier ne pourront pallier que temporairement les effets de ces contraintes.

¹²²⁹ (poursuivant en néerlandais)

M. Verstraete, l'enquête sur les comportements de déplacement nous apprend que la part des transports en commun a très légèrement diminué, mais que le nombre total de déplacements effectués avec la STIB a fortement augmenté. La STIB poursuit donc sa croissance et doit continuer à le faire. Pour un transport public attractif, le gouvernement doit investir dans le renforcement des lignes et des fréquences, le confort des voyageurs et l'accessibilité.

¹²³¹ (poursuivant en français)

Mme Parmentier a évoqué les personnes à mobilité réduite. Il est évidemment crucial d'augmenter les fréquences, le confort et l'accessibilité des lignes existantes pour les trois modes confondus. Enfin, il faut créer de nouvelles lignes de bus - nous avons un plan bus pour ce faire -, de tram - nous avons un plan tram - et de métro - nous avons le projet de métro 3.

Les choix qui ont été faits par ce gouvernement, mais aussi par tous les gouvernements précédents, pour des investissements en faveur de la STIB et des transports publics demandent des engagements sérieux, car cela représente un sixième du budget de la Région. Je n'ai aucun scrupule à comparer l'offre de transports en commun à Bruxelles avec celle de n'importe quelle autre ville belge : c'est mieux chez nous. Notre offre n'est pas parfaite, mais nous pouvons et devons être fiers de la STIB, et c'est grâce aux choix politiques des gouvernements successifs, avec ou sans Ecolo et Groen.

Ce gouvernement veut poursuivre sur cette ligne. Nous avons même augmenté nos ambitions, car c'est la solution pour

Hoewel het dus technisch mogelijk is, zijn de exploitatie, het onderhoud en de stalling van de metrostellen niet ideaal in zo'n situatie.

(verder in het Nederlands)

De heer Verstraete stelde een vraag over het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. We kunnen daar nog verder op ingaan tijdens een commissievergadering. Het aandeel van het openbaar vervoer is volgens die studie inderdaad heel lichtjes daalt. Dat betekent echter niet dat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer vermindert. Het totale aantal verplaatsingen met de MIVB is namelijk sterk toegenomen. Een aantal vervoersmodi, onder meer stappen, is in verhouding sterk toegenomen, terwijl het gebruik van de wagen sterk is afgenomen. De MIVB blijft dus groeien en moet dat blijven doen. Voor een aantrekkelijk openbaar vervoer moet de regering op drie zaken inzetten. Ten eerste moet ze de bestaande lijnen versterken en de frequenties verhogen, zowel tijdens de spits als daarbuiten. Verder is het belangrijk om in te zetten op het comfort voor de reizigers en op de toegankelijkheid.

(verder in het Frans)

Mevrouw Parmentier had het over personen met een beperkte mobiliteit. Het is natuurlijk belangrijk om de frequenties, het comfort en de toegankelijkheid van de bus-, tram- en metroverbindingen te verbeteren. Naast de verlenging van de metro komen er ook nieuwe bus- en tramlijnen.

Het Brusselse openbaar vervoer is beter dan dat van om het even welke andere stad in België. We mogen dan ook trots zijn op de MIVB.

Openbaar vervoer is de oplossing voor de leefbaarheid van Brussel en voor het fileprobleem. We moeten alternatieven aanbieden voor de auto en het openbaar vervoer is er een van.

la viabilité de Bruxelles, et pour faire en sorte que les embouteillages diminuent en Région bruxelloise. Nous devons proposer des alternatives à la voiture, et les transports en commun constituent l'une d'entre elles.

¹²³³ *(poursuivant en néerlandais)*

Le gouvernement est résolu à continuer à investir dans les transports en commun, y compris à travers la mobilité tout-en-un, la publicité de l'offre et la collaboration avec la SNCB.

¹²³⁵ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je salue celles et ceux qui, dans les années 1950, 1960 et 1970, avant la création de la Région bruxelloise, ont parié sur le métro. Ils l'ont fait à une période où la situation n'était pas plus facile qu'aujourd'hui, avec des crises économiques similaires à celle que nous traversons. Le métro, reconnu par une série d'observateurs comme un outil performant, n'existerait pas si certains n'avaient pas misé à l'époque sur ce moyen de transport.

Le métro couvre environ 40 kilomètres, soit 7 % des 650 kilomètres du réseau de transport en commun. Et ces 7 % permettent à la STIB d'assurer 152 millions de trajets, soit près de 50 % de son offre, contre 26 % pour le tram et 29 % pour le bus. Ce sont là les chiffres publiés par la STIB. Par ailleurs, la vitesse commerciale du métro est de 28 km/h, contre 16 km/h pour le tram et 15 km/h pour le bus. Il serait temps de réaliser une analyse coût-bénéfice sur ce que doit être le métro.

Dans le classement mondial des villes qui ont un métro, la Région bruxelloise n'occupe que la 92e place. C'est dire que l'on peut faire mieux ! Le débat qui nous occupe résulte d'années d'inertie face à ce défi.

Petit, j'allais chez mes grands-parents le mercredi après-midi. Ils habitaient à la porte de Hal et pendant dix ans, ils ont subi le chantier du métro. La porte de Hal, Saint-Gilles et d'autres quartiers à Woluwe-Saint-Lambert ou à Auderghem ne seraient pas ce qu'ils sont s'il n'y avait pas de métro. Je comprends les défis que cela implique en matière d'infrastructures et de travaux, mais plus nous tarderons, plus les impacts seront importants sur le plan financier et sur le calendrier.

¹²³⁷ Je salue votre constance dans ce dossier, Madame la Ministre, ainsi que votre loyauté envers la déclaration de politique régionale. C'est dans la tempête que l'on reconnaît le capitaine. Vous continuez à défendre le métro comme l'un des moyens qui permettront de faire de Bruxelles une capitale multimodale, où il soit possible de vivre sans voiture. Ce n'est pas en remettant ce choix en cause et en imposant une vision unimodale ou bimodale que l'on arrivera à faire de Bruxelles une ville où tout le monde peut se déplacer d'un point A à un point B dans des temps réalistes, qui répondent aux besoins de notre capitale.

(verder in het Nederlands)

We moeten het onderzoek zeker nog meer in detail bespreken, maar de regering blijft resoluut investeren in openbaar vervoer. Dat betekent ook dat we verder inzetten op mobility as a service, de bekendmaking van het aanbod, de samenwerking met de NMBS verbeteren enzovoort. Het komt er dus niet alleen op aan om te investeren, we moeten het aanbod ook bekend en toegankelijk maken.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *De metro dekt ongeveer 40 km of 7% van de 650 km van het MIVB-netwerk. Reizigers kunnen met de metro 152 miljoen trajecten afleggen, dat is ongeveer 50% van het aanbod tegenover 26% met de tram en 29% met de bus. De reissnelheid van de metro bedraagt 28 km/uur, tegenover 16 km/uur voor de tram en 15 km/uur voor de bus.*

In de wereldrangschikking van metrosteden bekleedt Brussel pas de 92e plaats. De aanleg van een metrolijn gaat gepaard met grote uitdagingen, maar de Hallepoort, Sint-Gillis en andere buurten in Sint-Lambrechts-Woluwe en Oudergem zouden niet zijn wat ze zijn zonder metro.

Hoe langer we wachten met de aanleg van een metrolijn, hoe groter de impact wordt op het budget en de planning.

Uw standvastigheid in het dossier en uw loyaliteit aan de beleidsverklaring zijn lovenswaardig. U blijft de metro verdedigen als een van de middelen die van Brussel een multimodale hoofdstad maken, waar het mogelijk is om te leven zonder auto. De Ecolofractie wil de Belirismiddelen liever voor ander beleid aanwenden, terwijl investeringen in infrastructuur net heel belangrijk zijn.

In het Iris 2-plan van 2005-2008 stond dat de metro een aanzienlijke rol moest krijgen. Openbaar vervoer was de belangrijkste prioriteit in het plan, waaronder de verlenging van

Le groupe Ecolo préfère récupérer les moyens et les budgets de Beliris pour les réinjecter dans d'autres politiques, alors que l'investissement dans nos infrastructures est essentiel, comme d'autres États l'ont bien compris. Nous vous soutenons totalement dans la volonté d'offrir aux Bruxellois cette offre multimodale, telle qu'elle est présentée.

Le plan Iris 2, qui date de 2005-2008, disait ce qui suit à la page 69 : « Il faut faire du métro un réel acteur. Il faut lui donner les moyens de son potentiel. Les transports publics sont la première priorité du plan Iris 2. À court terme, l'offre de transports publics de surface - trams et bus - sera renforcée en les isolant de la circulation automobile. En outre, plusieurs extensions des lignes de tram et de métro sont prévues. Le métro sera d'ailleurs prolongé de Rogier jusqu'à Schaerbeek. » La décision de prolonger le métro n'a donc pas été prise en 2014, mais en 2005 lors de l'adoption du plan Iris 2, soumis à l'enquête publique en 2008.

Il s'agit aujourd'hui d'assumer les choix qui ont été faits à l'époque, c'est-à-dire non pas de réaliser le métro à n'importe quel prix, mais d'avoir la volonté de fournir cette offre multimodale et de répondre aux enjeux qui se posent. Nous serons à vos côtés pour répondre à ces besoins et trouver des solutions pérennes, Madame la Ministre.

¹²³⁹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Il s'agit de montrer clairement que vous comprenez la gravité et l'étendue du problème et que le gouvernement bruxellois recherche activement la meilleure manière de construire ce métro avec son homologue fédéral.*

Nous devons impliquer davantage l'Europe et le gouvernement fédéral dans le financement du métro. D'autres grandes villes ont obtenu un soutien européen pour construire un métro, alors pourquoi pas la capitale de l'Europe ? Par ailleurs, dès lors que le métro de Bruxelles a été construit avec des fonds nationaux, il serait logique d'utiliser des moyens fédéraux pour son extension, d'autant que le budget bruxellois est déjà dans le rouge.

Il est positif que vous ayez chargé la STIB d'examiner avec Beliris si les surcoûts sont justifiés. Rappelons-nous qu'un entrepreneur a prétendu ne pas savoir que le sous-sol du palais du Midi était marécageux, alors que cette information figurait dans l'appel d'offres. Nous devons tout mettre en œuvre pour dresser un état précis de la situation à l'avance et ainsi protéger les contribuables de surcoûts, sachant que le coût final de ce type de projet est toujours beaucoup plus élevé que dans l'offre. Dans le cas présent, aucune offre n'a encore été approuvée et le prix a déjà fortement augmenté.

de metro naar Schaarbeek. Die beslissing dateert dus niet van 2014, maar van 2005. Vandaag moeten we de keuzes van toen waarmaken. U kunt daarvoor op onze steun rekenen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het belangrijkste is dat u duidelijk maakt dat u de ernst en de omvang van het probleem goed begrijpt, maar ook dat de Brusselse regering samen met haar federale tegenhanger nu actief op zoek gaat naar de beste manier om de metrolijn aan te leggen. Dat is de houding die we van u verwachten.

We moeten Europa en de federale regering sterker betrekken bij de financiering van de Brusselse metro. Dat lijkt me evident. Amsterdam heeft zijn metro aangelegd met steun van de nationale overheid. Warschau, Athene, Boedapest, Sofia en Kopenhagen, die laatste valt niet echt een arme stad te noemen, hebben hun metro allemaal aangelegd met Europese steun. Waarom zou Brussel als Europese hoofdstad dan geen aanspraak kunnen maken op aanzienlijke Europese steun om de metrofinanciering rond te krijgen?

Dezelfde redenering geldt voor de federale overheid. In het verleden is de metro in Brussel aangelegd met nationale middelen. Het is logisch om de uitbreiding vandaag ook met federale middelen te bekostigen. Met de Brusselse begroting valt het project onmogelijk rond te krijgen. Dat hebt u zelf met zoveel woorden gezegd. De begroting zit al in het rood en de kostprijs loopt verder op.

Het is van essentieel belang dat u de MIVB hebt opgedragen om met Beliris uit te spitten hoe de meerkosten al dan niet te verantwoorden vallen. Die kennis is van essentieel belang, zo bleek ook in de context van het Zuidpaleis, waar een welles-nietesspel werd opgevoerd met een aannemer die beweerde niet

¹²⁴¹ *Vous montrez que le gouvernement bruxellois veut poursuivre l'extension du métro et examine comment pouvoir le faire. Par ailleurs, il va falloir améliorer les transports publics en surface, en particulier à Schaerbeek.*

Enfin, il faudrait examiner la manière dont tout cela a été rendu public. Je ne comprends pas qu'un service public ait publié une offre d'emploi en raison d'un prétendu l'arrêt de l'extension du métro dont les ministres compétents ne sont pas informés. Il faut clarifier la situation avec le gouvernement fédéral.

¹²⁴³ **M. David Leisterh (MR).** - Je reconnais votre volontarisme dans ce dossier. Vous n'êtes pas opposée au métro ; en tout cas, vous ne vous êtes jamais exprimée contre ce projet. Je tenais à le souligner.

Nous partageons votre inquiétude sur le plan budgétaire. Vous ne nous empêcherez toutefois pas de croire à un manque d'anticipation, même s'il est vrai que les prix se sont envolés. Nous avons proposé des solutions, notamment celle passant par le secteur privé. L'objectif n'est pas de faire payer plus les voyageurs. De toute façon, ce sont leurs impôts qui financent les travaux actuels. Ils paient les trous, mais aucun métro n'y circule !

Une autre piste a été évoquée, celle de l'Union européenne. Il ne serait pas complètement absurde qu'elle intervienne davantage dans la mobilité de sa propre capitale. À Paris, par exemple, plus de 25 milliards d'euros ont été levés grâce aux obligations vertes pour le métro, dans lequel de 400 à 450 opérateurs différents ont investi. On sait donc que le secteur privé pourrait être mobilisé, dans une dynamique constructive, pour que cette ligne de métro puisse voir le jour.

Je constate aussi que vous ne reprenez pas à votre compte les arguments plaçant contre le métro. Il est intéressant de se replonger dans les débats parlementaires d'il y a plus de vingt ans, lorsqu'il était question de prolonger les lignes de métro d'alors. Les arguments étaient les mêmes. Qui oserait remettre aujourd'hui ces prolongements en question ?

op de hoogte te zijn van de moerassige ondergrond, terwijl die in de aanbestedingsvoorwaarden vermeld stond.

We moeten alles in het werk stellen om de situatie op voorhand perfect in kaart te brengen om in de aanbestedingsvoorwaarden de Brusselse en Belgische belastingbetaler tegen meerkosten te beschermen. Bij metroprojecten is de uiteindelijke kostprijs telkens veel hoger dan de initiële begroting bij de goedkeuring van de offerte. In dit geval is er zelfs nog geen offerte goedgekeurd en de prijs is al sterk gestegen. In Boedapest ging het om een verdubbeling van de kosten. In Washington kwam er 1,5 miljard euro bij. De Elisabeth Line in Londen ging 4,5 miljard euro over het budget. We moeten ons dus maximaal tegen meerkosten beschermen. U maakt daartoe de juiste keuzes.

U geeft een duidelijk signaal dat de Brusselse regering wil doorgaan met de uitbreiding van de metro en nagaat hoe dat mogelijk is. Tegelijkertijd is er nood aan beter bovengronds openbaar vervoer in de komende tien jaar, zeker in Schaarbeek.

Tot slot is er nader onderzoek nodig naar de manier waarop het nieuws is bekendgemaakt. Ik begrijp nog altijd niet dat een overheidsdienst al een vacature publiceert voor iemand die werknemers moet reoriënteren naar een andere job omdat de uitbreiding van de metro zou worden stopgezet, terwijl de bevoegde ministers nog niet op de hoogte zijn. De zaak moet worden uitgeklaard bij de federale overheid.

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans).* - *Ik erken dat u zich nooit tegen dit metroproject hebt uitgesproken.*

Ik deel uw bezorgdheid over de financiering. Het klopt dat de prijzen sterk gestegen zijn, maar ik meen toch dat u onvoldoende geanticipeerd hebt. Het is niet de bedoeling dat de reizigers uiteindelijk meer betalen. Wij hebben alternatieven voorgesteld, zoals een beroep doen op de privésector.

Een andere optie is dat de Europese Unie een bijdrage levert. Parijs kreeg 25 miljard euro via groene obligaties voor de metro.

Dat we nu door de inflatie zoveel meer moeten betalen, komt ook doordat sommigen in betere tijden het project hebben afgeremd. Nu is er geen tijd meer te verliezen. Ik begrijp dat er duidelijke regels zijn voor openbare aanbestedingen, maar met voldoende politieke wil kunnen de termijnen ingekort worden om nieuwe prijsstijgingen voor te zijn.

Het blijkt in Brussel erg moeilijk te zijn om grote projecten uit te voeren. Denk maar aan Neo of het voetbalstadion. Dat is slecht voor het imago.

Il faut aussi reconnaître que les freins qui, au cours de la dernière décennie, ont été posés à l'extension du métro ont eu comme conséquence funeste qu'aujourd'hui, les prix explosent en raison de l'inflation et de la guerre en Ukraine, notamment. Il n'y a donc plus de temps à perdre. Les délais évoqués m'interpellent. On parle de la fin 2024, voire plus tard encore. Je n'ignore pas qu'il existe des règles claires en matière de marchés publics, mais une volonté politique plus forte permettrait peut-être de raccourcir ces délais et d'éviter une nouvelle augmentation des prix.

L'image de Bruxelles ne doit pas en pâtir. Chaque fois que l'on a voulu développer des projets de grande ampleur, il a été très difficile de les concrétiser. Je pense, entre autres, à Neo et au stade national de football.

¹²⁴⁵ Dans les faits, le message envoyé aux investisseurs nationaux ou internationaux est qu'il est complexe de faire avancer de grands projets structurants à Bruxelles.

Je conclurai en évoquant l'intervention du patron de la STIB qui, la semaine passée, a laissé entrevoir l'éventualité de réaliser uniquement la première partie du projet. Il expliquait que ce serait possible, mais compliqué à long terme. Je constate que vous le confirmez.

¹²⁴⁷ **M. John Pitseys (Ecolo).**- Je vous remercie pour le pragmatisme de vos réponses. Vous avez raison de rappeler que les moyens de locomotion dans la ville sont complémentaires, et qu'il est nécessaire de faire de la politique sur les faits, tant logistiques que budgétaires, à la hauteur du vécu des habitants.

Il importe aussi de dégager des marges suffisantes pour réaliser l'extension, si ce projet parvient à répondre aux différentes questions que l'on se pose. Nous devons être à la fois pragmatiques et créatifs. Quelques millions supplémentaires ne suffiront pas pour mener à bien ce projet d'envergure.

Je ne suis pas ce dossier au jour le jour, mais je m'étonne toutefois du sentiment de surprise exprimé en commission. S'il est légitime de tenter d'enfermer le débat dans une simple opposition, il ne s'agit pas de statuer en faveur ou non du métro, mais plutôt de déterminer dans quelles conditions se fera cette extension.

Depuis dix ans déjà, de nombreux experts en politiques publiques et en mobilité interrogés sur le dossier - Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, Christian Kesteloot ou encore Mathieu Strale - déclarent que l'extension du métro soulève d'importantes difficultés pratiques et financières. Ces arguments ont souvent été écartés de la discussion, en tirant sur le message, afin que le message disparaisse. Entre-temps, ces budgets initiaux estimés à 600 millions d'euros sont passés à 800 millions, 1,2 milliard, 1,7 milliard et désormais 2,6 milliards.

Le sentiment qui se dégage parfois du débat, c'est que l'on minimise le problème, en argumentant que la volonté politique triomphera. Cette façon de mener la politique me semble inappropriée, alors que le budget quadruple par rapport à ses premières estimations. Il ne me paraît pas déloyal envers qui que

De directeur-generaal van de MIVB stelde voor om eventueel alleen het eerste deel van het project te verwezenlijken. U bevestigt echter zijn idee dat dat erg complex zou zijn.

De heer John Pitseys (Ecolo) (in het Frans).- *U hebt gelijk dat de verschillende vervoersmodi elkaar moeten aanvullen en dat het beleid moet uitgaan van de dagelijkse verplaatsingsbehoeften van de burgers. Als de uitbreiding van het metronet daaraan voldoet, moet u daarvoor de middelen vrijmaken, op een pragmatische en creatieve manier.*

De vraag is niet of de nieuwe metro er moet komen, maar hoe die er moet komen. Al tien jaar wijzen experts op de technische en financiële hinderpalen. Die bezwaren werden aan de kant geschoven, maar ondertussen is het budget gestegen van 600 miljoen tot 2,6 miljard euro.

Dat u het probleem minimaliseert, vind ik onterecht. Het is niet deloyaal om kritisch te blijven. Als er nieuwe feiten aan het licht komen, moet het beleid op basis van die feiten worden uitgestippeld.

ce soit d'y réfléchir. Notre mission envers les Bruxellois consiste à poser des questions, sans opposition de principe. Quand des interrogations deviennent des doutes, et qu'ensuite, ces doutes deviennent des faits, il n'est pas déloyal de mener la politique sur la base de ces faits.

¹²⁴⁹ Le métro fait partie de nos vies. Pendant des années, j'ai emprunté les lignes de tram 39 et 44 pour transiter par la station Montgomery. Des investissements publics dans le métro sont nécessaires. Ils ont été faits et continueront sans doute à l'être.

Cependant, je pense que la vie des Bruxellois est importante. L'extension du métro est un projet colossal. Si nous poursuivons ce projet, nous devons accepter qu'il ouvre le ventre de la ville pendant dix ou quinze ans, mette en difficulté des commerces et fasse souffrir des quartiers. Il ne s'agira pas que de contretemps.

Nous ne voulons pas que les commerçants de la rue de Brabant subissent les mêmes difficultés que celles rencontrées par ceux du quartier Stalingrad. M. Dönmez le dit bien, les habitants de Schaerbeek et d'Evere ne sont pas des citoyens de seconde zone.

Ensuite, l'argent des Bruxellois doit servir aux Bruxellois. Le métro va coûter 6.000 euros à chacun d'entre eux. Quand on demande qui est pour ou contre le métro, personne ne répondra qu'il est contre. Mais qui est prêt à retirer de l'argent aux CPAS pour financer le métro ? À diminuer les allocations familiales ? Certains diront bien entendu qu'il ne faut pas choisir entre l'un ou l'autre, mais ce sera compliqué.

(Remarques de M. Dönmez)

Car, oui, il faut trouver des milliards. Sven Gatz, le ministre bruxellois du Budget, affirme concernant le déficit qu'il n'est pas magicien, et il a raison. Actuellement, les investissements de Beliris représentent 50 millions d'euros par an, soit moins de 10 % du coût total de cette ligne de métro. Imaginons que ces investissements soient multipliés par deux, ce qui serait conséquent. Cela ne représenterait que 20 % du budget total nécessaire.

Madame la Ministre, je vous souhaite bonne chance, ainsi qu'au gouvernement, pour dégager des marges supplémentaires. Des suggestions ont été faites dans cette commission. Nous avons parlé d'une aide de l'Europe, par exemple. Nous sommes sûrs que ces différentes possibilités seront négociées avec talent et acharnement avec Beliris.

¹²⁵³ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Je me réjouis que vous souteniez le projet de métro nord. Il est en effet indispensable, toutes les lignes étant saturées et le réseau de tram n'offrant plus de capacité suffisante.*

S'agissant du financement, vous dites compter sur le gouvernement fédéral et l'Europe, mais pourquoi avoir attendu si longtemps ? En outre, vous évoquez un montant

De metro is een goede zaak voor de Brusselaars, maar de werkzaamheden zijn wel heel ingrijpend. De handelaars van de Brabantstraat mogen niet dezelfde moeilijkheden ondergaan als die van de Stalingradwijk.

Het geld van de Brusselaars moet ook de Brusselaars ten goede komen. De metro zal elke Brusselaar gemiddeld 6.000 euro kosten. Niemand is tegen de metro, maar waar moet dat geld vandaan komen?

(Opmerkingen van de heer Dönmez)

Het gaat om miljarden. Momenteel is Beliris goed voor een jaarlijks bedrag van zo'n 50 miljoen euro. Dat is minder dan 10% van de totale kostprijs van de nieuwe metrolijn. Zelfs als Beliris zijn bijdrage zou verdubbelen, zijn we er nog lang niet.

Mevrouw de minister, ik wens u en de regering veel succes in uw zoektocht naar financiering. De commissie heeft gesuggereerd dat u bij de Europese overheid zou kunnen aankloppen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik stel tevreden vast dat u achter het metroproject staat en dat u in de eerste plaats rekening houdt met het aantal passagiers dat vervoerd moet worden. Daar zijn verschillende vervoerswijzen voor nodig en de metro is er daar een van. De metro naar het noorden is nodig, omdat alle lijnen verzadigd zijn en de tram niet langer voldoende capaciteit heeft om de reizigers te vervoeren.

Verder stel ik vast dat u veel vragen hebt die wij ook hebben. De financiering is een groot vraagteken. Helaas blijven de

supplémentaire de 400 millions d'euros pour le tronçon sud. Je pensais qu'il s'agissait de 170 millions d'euros.

Que fera la Région de son côté pour financer les coûts supplémentaires ? Le gouvernement proposera-t-il un ajustement budgétaire au Parlement ?

¹²⁵⁵ *Gouverner, c'est faire des choix. Le gouvernement doit-il réellement dépenser autant d'argent pour le métro ? Il s'agit ici de débats difficiles mais nécessaires. J'aimerais que ces questions soient abordées dans le cadre d'une discussion sur le budget.*

Le gouvernement savait-il qu'il y avait deux entrepreneurs ? Quand une décision sur ces offres doit-elle être prise ?

Je déposerai un ordre du jour motivé à la suite de mon interpellation, sauf si la ministre m'apporte une réponse satisfaisante.

¹²⁵⁷ **M. Francis Dagrín (PTB).**- Parmi les nombreux éléments intéressants qui ont été communiqués, je retiens la volonté du gouvernement de poursuivre les travaux de la ligne de métro 3.

J'ai tout particulièrement apprécié votre réponse au groupe MR, qui proposait un financement public-privé. J'adhère à votre position, car, quand on demande de l'argent au secteur privé, celui-ci s'attend à un bénéfice en retour. Cela soulève également la question de la hausse des taux d'intérêt et de son influence sur l'ensemble des investissements.

Vous n'avez pas réagi à la position défendue par le groupe DéFI, qui évoquait les financements fédéral et européen, position que je partage. En revanche, DéFI a sous-entendu qu'il était envisageable de procéder au financement par le biais d'un droit de péage ou d'une taxe kilométrique, ce que mon groupe n'approuve absolument pas. Pour nous, il faut trouver d'autres pistes.

Par ailleurs, au sujet de la transparence, je reste quelque peu sur ma faim. J'estime que votre réponse est insuffisante à deux égards. La question est de savoir qui, de Beliris ou du gouvernement bruxellois, est responsable. Premièrement, en ce qui concerne le tronçon sud, nous n'avons entamé les débats au Parlement que six mois après l'arrêt des travaux au niveau du palais du Midi. Nous avons, en outre, appris cette suspension

antwoorden uit. U zegt alleen maar dat u rekent op de federale overheid en op Europa. Ik vraag mij dan af waarom u zich niet al veel vroeger tot de federale overheid gewend hebt. Ik hoor vandaag immers dat u al op zoek bent naar 400 miljoen euro extra voor de verbinding naar het zuiden. Ik dacht dat het over 170 miljoen ging.

Wat zal het gewest zelf doen om de bijkomende kosten te financieren? Daar hebt u geen antwoord op gegeven. Zal de regering een begrotingsaanpassing aan het parlement voorstellen? Als er zulke grote bedragen gezocht worden, lijkt het mij logisch dat het parlement daarover kan debatteren.

Het is ook logisch dat de Brusselse regering moet aantonen dat ze haar huiswerk heeft gemaakt als ze geld wil vragen aan de federale regering. Regeren is keuzes maken. Er mogen moeilijke vragen gesteld worden: moet de regering zoveel geld besteden aan de metro? Is die al dat geld al dan niet waard? Dat zijn moeilijke discussies, maar ze zijn noodzakelijk. Ik wil die graag in het kader van een begrotingsbespreking voeren. Ik ga ervan uit dat de regering daar ook mee bezig is, maar ik hoor daarover jammer genoeg niets.

De regering heeft de nota van Beliris ontvangen op 25 mei. Beliris had de offertes al op 17 april gekregen. Was de regering daar toen al van op de hoogte? Wist ze dat er twee aannemers waren? Wanneer moet er een beslissing over die offertes vallen?

Ik zal een gemotiveerde motie indienen naar aanleiding van mijn interpellatie, tenzij de minister mij een volmaakt bevredigend antwoord geeft.

De heer Francis Dagrín (PTB) (in het Frans).- *Ik onthoud vooral dat de regering de werkzaamheden aan metrolijn 3 wil voortzetten.*

Ik apprecieer uw antwoord aan de MR-fractie, die een publiek-private financiering voorstelde. Wie geld vraagt aan de privésector, weet dat die rendement op zijn investering verlangt.

U bent niet ingegaan op de federale en Europese financiering die DéFI aankaartte. Dat standpunt treed ik bij. Mijn fractie is echter vierkant tegen financiering via een tol of kilometerheffing.

Ook op het vlak van de transparantie zijn we er nog niet. Het is nog niet duidelijk wie verantwoordelijk is: Beliris of de Brusselse regering. Over het zuidelijke deel van metrolijn 3 is het parlement pas zes maanden na de stopzetting van de werken aan het Zuidpaleis beginnen te debatteren. Het is niet normaal dat we dat nieuws uit de media moesten vernemen. Het nieuws over het noordelijke deel kwam ook weer via de media.

dans les médias plutôt que par le gouvernement, et cela n'est pas normal. Deuxièmement, pour la partie nord, ce sont à nouveau les médias - en l'occurrence, le journal L'Écho - qui ont jeté un pavé dans la mare en réalisant une enquête sur le recrutement d'un employé des ressources humaines, sans quoi nous n'aurions peut-être pas eu ce débat aujourd'hui.

¹²⁵⁹ Dans ce contexte, nous sommes plusieurs membres de la commission à demander de pouvoir accéder à la note de Beliris. Vous n'avez répondu ni par l'affirmative ni par la négative. En réalité, vous n'avez fait que répéter ce qui est paru dans les médias.

Tous ces débats se traduiront par de gros retards dans les travaux, tant pour le tronçon nord que pour le tronçon sud. Nous souhaitons le renforcement des lignes existantes, qui sont régulièrement saturées. Les retards dans la progression du chantier seront problématiques pour les habitants du quartier Stalingrad. Vous avez évoqué des concertations avec la Ville de Bruxelles, mais celle-ci n'aura pas les moyens d'aider tous les commerçants de ce quartier, tout comme la Région n'a pas les moyens de financer la totalité du métro. Il faut agir efficacement et rapidement pour soutenir ces commerçants.

Au PTB, nous comparons la situation avec celle de Paris, où une structure publique progresse très rapidement en creusant près de dix kilomètres de tunnel par an. Paris a décidé de doubler le nombre de kilomètres couverts par son métro. Jusqu'ici, près de 90 kilomètres supplémentaires ont été réalisés, et plus de 35 kilomètres de rails sont déjà posés. Le chantier progresse rapidement parce que les pouvoirs publics ont pris l'ensemble du projet en main, en laissant peu de place au secteur privé.

Vous l'avez dit, il faudra analyser les deux offres démesurées qui ont été remises.

¹²⁶¹ La directrice de la Banque centrale européenne, Mme Christine Lagarde, a rendu public un rapport dénonçant le fait que certaines entreprises ont profité de l'inflation pour augmenter leur marge bénéficiaire. C'est une réalité des entreprises privées qui, lorsqu'elles ont l'occasion de gagner un peu plus, trouvent toutes les excuses possibles pour en profiter. N'est-ce pas aussi le cas pour le chantier de la ligne de métro 3 ?

Il faut analyser les devis remis pour s'assurer que l'augmentation annoncée par ces deux entreprises ne correspond pas à une augmentation de leur marge bénéficiaire, mais bien à celle des coûts, qui doit être scientifiquement prouvée. Je crains pour ma part qu'elle soit en partie liée à la marge bénéficiaire, comme ce fut le cas pour les entreprises fournisseuses de gaz et d'électricité durant la crise, dont la marge a été multipliée par deux ou trois - soit le même multiple que nous observons ici.

Je ne suis pas favorable à une opposition des retards observés à Bruxelles au niveau des transports en commun et des logements sociaux, pour lesquels Beliris intervient partiellement. Il faut avancer sur les deux plans.

Daarom willen meerdere commissieleden de Belirisnota inzien, maar u hebt gewoon herhaald wat in de media is verschenen.

Deze discussies zullen tot grote vertragingen leiden. Wij willen meer ritten op de oververzadigde lijnen. De vertraging van de werken zijn problematisch voor de bewoners van de Stalingradwijk. De stad Brussel heeft niet de middelen om alle handelaars uit de brand te helpen, net zomin als het gewest niet voor de hele metrofinanciering kan opdraaien. De handelaars moeten snel geholpen worden.

In Parijs wordt jaarlijks bijna tien kilometer tunnel gegraven. De werken schieten goed op, omdat de overheid het hele project in goede banen leidt.

De buitensporige offertes moeten inderdaad worden geanalyseerd.

De Europese Centrale Bank heeft een rapport gepubliceerd waarin ze aanklaagt dat bepaalde bedrijven zich schuldig hebben gemaakt aan graaiflatie. Dat is typisch voor privébedrijven, die alle mogelijke excuses aangrijpen om hun winst op te drijven. Is dat niet wat er met de werken aan metrolijn 3 aan de hand is? We moeten nagaan of de prijsstijgingen bij de twee bedrijven wel degelijk te wijten zijn aan de toegenomen kosten.

Ik vind niet dat we de vertraging bij de investeringen in openbaar vervoer en in de bouw van sociale woningen tegen elkaar mogen afzetten. We moeten met beide vooruitgang boeken.

¹²⁶³ **M. Ibrahim Dönmez (PS)**.- Madame la Ministre, vous avez commencé votre réponse en mentionnant votre loyauté vis-à-vis de l'accord de majorité. Je n'en avais jamais douté. Je constate que vous travaillez toujours dans le même sens et je vous en félicite.

L'accompagnement des commerçants dans le quartier Stalingrad a été catastrophique. Je ne sais pas quelle cellule s'en est occupée, mais il ne faut absolument pas que cela se reproduise aux abords de la rue de Brabant et dans le quartier Helmet.

L'accord de majorité stipule : « Des mesures d'accompagnement des noyaux impactés seront mises en œuvre afin de limiter l'impact de ces chantiers. Le gouvernement s'engage à concrétiser les réaménagements de surface. » Dès lors que cela figure dans l'accord de majorité, nous devons le faire. Il y aura une cellule et il faudra être là pour les commerçants et nos concitoyens. Contrairement à ce que disent certains, ce n'est pas une catastrophe. C'est juste prévu. Il faut le faire, et correctement, pas comme actuellement dans le quartier Stalingrad.

Jeudi, le gouvernement a réaffirmé sa volonté de continuer le projet. C'est une bonne chose. Nous en prenons acte.

Il a fallu quatre ans pour réaliser ce cahier des charges. Il n'est pas raisonnable de faire l'analyse des problèmes en 48 heures. Il faut effectuer une estimation complète pour identifier les dérapages et trouver comment les limiter. Ensuite, il faudra examiner les pistes de financement. Dès lors que Bruxelles est la capitale de l'Europe, il est évident qu'il faut une intervention de l'Europe. Elle l'a bien fait pour Copenhague. Je ne comprendrais pas que le gouvernement bruxellois ne demande pas de fonds européens, par l'intermédiaire du ministre Gatz.

¹²⁶⁵ Il est tout aussi évident que Beliris doit intervenir. Le métro ne profite pas qu'aux Bruxellois ! M. Pitseys parle de 6.000 euros sur les épaules des Bruxellois et M. Verstraete parle de 2.000 euros. J'ignore quel est le chiffre exact, mais, quoi qu'il en soit, ce n'est pas aux Bruxellois de tout supporter.

Je ne ferai pas preuve de mauvaise foi en disant qu'il faudra choisir entre le CPAS et le métro. De tels propos peuvent même s'avérer dangereux. Je ne m'aventurerai jamais à établir telle comparaison.

¹²⁶⁷ **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)**.- Madame la Ministre, nous avons appris dans votre réponse qu'à la suite de la communication des offres élevées, le gouvernement avait débattu et décidé de poursuivre le projet, décision approuvée par les ministres Ecolo du gouvernement. Il s'agit d'une donnée politique importante, par rapport à ce que nous entendons dans la presse et dans cette commission.

Cependant, à la question principale, qui porte sur la raison de ces offres élevées et sur la possibilité de les faire diminuer, vous n'apportez pas de réponse. Visiblement, la STIB travaille

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *De ondersteuning van de handelaars in de Stalingradwijk was rampzalig. Conform het regeerakkoord moet er in steunmaatregelen voorzien worden, maar op een andere, correcte manier.*

Donderdag heeft de regering haar intentie bevestigd om het project voort te zetten. Dat is een goede zaak.

De analyse van de offertes kan niet in twee dagen tijd gebeuren. We moeten vaststellen welke kosten overdreven hoog zijn ingeschat en manieren vinden om die te beperken. Vervolgens moeten we op zoek naar financieringsmogelijkheden. Waarom vragen we geen middelen aan Europa?

Beliris moet ook een inspanning leveren, aangezien het project niet enkel de Brusselaars ten goede komt.

Ik zal nooit zeggen dat we moeten kiezen tussen de OCMW's en de metro, want die vergelijking gaat niet op en houdt gevaar in.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).- *De beslissing om het metroproject voort te zetten werd goedgekeurd door de Ecoloministers. Dat is een belangrijk gegeven in het licht van wat we in de pers en in de commissie vernamen.*

U antwoordt niet op de vragen of de oorzaak van de duurdere offertes duidelijk is en of de prijs ervan naar beneden gebracht kan worden.

U zegt dat in 2024 de impact van het tweede deel van de werken duidelijk moet worden en dat er tijdelijke oplossingen moeten

avec Beliris pour essayer de trouver ces renseignements qui nous intéressent au premier chef.

Vous dites qu'en 2024, il va falloir donner des réponses à propos de l'impact du second tronçon sur les quartiers et trouver les solutions intermédiaires en attendant l'arrivée du métro. J'espère que vous avez déjà une grande partie de ces réponses ! Nous ne nous serions en effet pas lancés dans la construction du premier tronçon si nous n'avions pas les solutions pour le second, sachant qu'il est indispensable au bon fonctionnement du premier.

Concernant le budget, on ne passe pas de 817 millions d'euros à plus de 2 milliards d'euros sans qu'il y ait une responsabilité quelque part. Vous affirmez que ce n'est pas la vôtre, mais plutôt celle de Beliris ou de la ministre fédérale Karine Lalieux chargée de Beliris. Quelqu'un doit avoir mal calculé, car, selon vos dires, personne ne s'y attendait. Soit le cahier des charges a été très mal conçu au départ, soit des éléments sont intervenus depuis. Si tel est le cas, vous deviez vous y attendre, car ces éléments doivent être de grande ampleur. On ne peut pas se déclarer surpris, tout en disant que la situation est normale et qu'on va analyser comment faire pour poursuivre le chantier. Il faut bien pointer une responsabilité.

¹²⁶⁹ Pour le tronçon Gare du Nord-Bordet, confirmez-vous le montant de 83 millions d'euros déjà dépensé, hors coûts indirects ?

Pour le premier tronçon, vous évoquez un montant de 158 millions d'euros, mais l'ensemble coûtera 800 millions ou 1 milliard d'euros, puisque vous avez annoncé que ce tronçon serait achevé.

(Remarques de Mme Van den Brandt, ministre)

M. Pitseys parle de choix. Effectivement, la gratuité de la STIB représente 25 millions d'euros par an, soit un milliard d'euros sur 40 ans. Or un métro s'amortit sur plus de 40 ans. On pourrait donc déjà disposer d'un milliard à ce niveau-là. Autre source de financement possible : la Région bruxelloise pourrait économiser 20 millions d'euros par an sur ses cabinets ministériels, soit 1 milliard d'euros sur 50 ans. Il s'agit donc bien de choix politiques que votre gouvernement refuse d'opérer pour financer ce métro.

¹²⁷³ **Mme Bianca Debaets (cd&v)** *(en néerlandais)*.- *J'entends des collègues d'Ecolo formuler des critiques dont il ressort clairement qu'ils ne croient pas au projet. Ecolo fait-il encore partie du gouvernement ?*

Que se passera-t-il si vous essayez un refus de l'Europe ou du gouvernement fédéral ?

En outre, comment pouviez-vous ignorer que la note finale serait nettement supérieure à l'estimation initiale, alors que tout le monde le sait ?

komen tot de metro er is. Daarover had u al moeten nadenken voor het eerste deel van de werken van start ging.

U zegt dat Beliris verantwoordelijk is voor de enorme prijsstijging van het project. Ofwel was het bestek slecht opgesteld, ofwel zijn er daarna ernstige problemen opgedoken. U kunt niet verklaren dat u verrast bent en tegelijkertijd beweren dat de situatie normaal is en dat onderzocht zal worden hoe de werkzaamheden voortgezet kunnen worden.

Kunt u bevestigen dat er al 83 miljoen euro werd uitgegeven aan de uitbreiding van het Noordstation naar Bordet?

U zegt dat het eerste deel 158 miljoen euro zal kosten, maar het zal minstens 800 miljoen kosten om dit af te werken.

(Opmerkingen van minister Van den Brandt)

De heer Pitseys heeft het over keuzes maken. Gratis reizen met de MIVB kost 1 miljard euro over een periode van 40 jaar. Het Brussels Gewest kan ook 20 miljoen per jaar besparen op de ministeriële kabinetten. Dat zijn politieke keuzes die uw regering weigert te maken om de metro te financieren.

Mme Bianca Debaets (cd&v).- *Ik heb een andere lezing dan de vorige spreker.*

Maakt Ecolo nog deel uit van de regering? U zegt namens de regering te spreken, maar van de collega's van Ecolo hoor ik louter kritische vragen, waar duidelijk uit blijkt dat ze niet in het project geloven. Vandaar dat ik me afvraag of de partij nog bij de regering hoort, dan wel dat dit het zoveelste dossier is waarover de regering het volslagen oneens is.

Het was interessant om een overzicht te krijgen, maar de fundamentele vragen blijven onbeantwoord. Wat als u van Europa of de federale regering nul op het rekest krijgt? In eigen

Selon vous, la décision quant au deuxième tronçon devrait être prise au plus tard en 2024. Le gouvernement prendra-t-il cette décision ou laissera-t-il faire le prochain gouvernement ?

boezem kijken, doet u niet, terwijl de Brusselse regering keuzes zou kunnen maken.

Ik stel voor dat u collega Verstraete als adviseur in dienst neemt, want hij zegt dat het normaal is dat het bedrag van de eindfactuur vele malen hoger ligt dan de oorspronkelijke raming. Uiteindelijk weet iedereen dat. Hoe komt het dat u dat niet weet? Als kabinetsmedewerker had collega Verstraete u voor die hachelijke situatie kunnen behoeden.

De finale beslissing over het tweede traject moet volgens u uiterlijk in 2024 worden genomen. Neemt de regering die beslissing of schuift ze de hete aardappel door naar de volgende regering?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ecolo heeft weliswaar een regeerakkoord ondertekend waarin de uitbreiding van de metro is opgenomen, maar is nooit een fervente verdediger van het project geweest, omdat het duur en moeilijk te realiseren is. Andere keuzes zijn mogelijk, zoals tramlijnen in eigen bedding.*

Vandaag stellen we vast dat het zuidelijke deel in technische problemen verzandt en dat de kostprijs voor het noordelijke deel veel hoger ligt dan geraamd. Zijn we bereid om andere beleidsmaatregelen op te geven voor de metro?

(Opmerkingen van de heer De Beukelaer)

Zijn we bereid werkzaamheden te starten in wijken waar het leven van de bewoners volledig overhoop zal worden gehaald?

Het is de moeite waard om een pauze in te lassen en na te denken.

(Rumoer)

¹²⁷⁵ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Certes, Ecolo a signé un accord de majorité dans lequel figure le projet de construction du métro, même si nous n'avons jamais été de fervents défenseurs du métro, et ce pour des raisons très simples : il s'agit de chantiers onéreux, de grande envergure et difficiles à mettre en œuvre. Par ailleurs, il est possible de faire d'autres choix tels que l'aménagement de lignes de tram en site propre, qui constitue une solution très efficace, avec priorité aux carrefours, etc. Cela exige toutefois un certain courage politique dans le sens où il faut sacrifier des places de stationnement ou des bandes pour voitures, et on sait combien c'est compliqué à Bruxelles.

Nous nous sommes donc engagés dans ce projet de construction du métro au travers de l'accord de majorité mais, aujourd'hui, la partie sud du chantier est littéralement embourbée dans les problèmes techniques, et Beliris nous a fait savoir que ce ne serait pas forcément plus simple avec la partie nord.

En outre, l'extension du métro sur l'axe Gare du Nord-Bordet va coûter beaucoup plus cher que prévu, et cet argent, nous ne l'avons pas. Dans de telles conditions, sommes-nous prêts à renoncer à d'autres politiques pour nous payer le métro ? Outre la mobilité sont également en jeu le logement et toutes les autres politiques.

(Remarques de M. De Beukelaer)

Il faudra donc aller grappiller les millions d'euros qui manquent pour le métro.

Sommes-nous prêts à ouvrir des chantiers de sept stations dans des quartiers dont les habitants vont se retrouver complètement chamboulés, et à qui nous devons nous excuser pour le retard pris en raison d'un manque d'argent ?

Je pense que dans ce cas-ci - et uniquement dans ce cas-ci -, cela vaut la peine de faire une pause et de réfléchir.

(Rumeurs)

¹²⁸¹ **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Je viens d'entendre ma collègue Mme Parmentier émettre une certaine réserve, alors que son parti

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Mevrouw Parmentier is sceptisch, terwijl haar partij wel het*

a signé l'accord de majorité. Il faut assumer cette signature avec courage.

Dans ce dossier en particulier, Bruxelles a besoin de stabilité. Il importe de maintenir une cohérence à long terme si nous souhaitons développer encore de grands chantiers d'infrastructure à Bruxelles à l'avenir.

¹²⁸³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Le chiffre de 400 millions d'euros que j'ai mentionné est purement indicatif et ne sera pas dépensé en 2024. En outre, ce montant sera sans doute réparti sur plusieurs années. Cela ne se traduira donc pas par un ajustement unique du budget 2024.*

Je répète que l'intention est d'attribuer le marché à la fin de l'année 2024 afin que les travaux puissent commencer à ce moment-là. En outre, je précise que de tels budgets ne sont pas préparés par un cabinet, mais par des consultants et des experts, et qu'une marge est prévue pour couvrir les coûts supplémentaires résultant de circonstances imprévues. Or, en l'occurrence, ces coûts sont deux à trois fois plus élevés.

¹²⁸⁵ *(poursuivant en français)*

Le gouvernement bruxellois ne prétend pas continuer coûte que coûte. Il a simplement fait part de son engagement à développer les transports en commun et à aménager cette ligne de métro, à condition d'obtenir des réponses aux questions, entre autres budgétaires, qui se posent. Ces réponses sont indispensables.

Notre gouvernement est volontariste et part du principe que des réponses seront trouvées. S'il fait une demande au niveau fédéral, il le fait avec sérieux, chiffres à l'appui, afin d'obtenir des engagements pluriannuels.

¹²⁸⁵ **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Il ne s'agit donc pas d'une pause ?

¹²⁸⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour l'instant, nous cherchons des réponses. Nous en sommes à la phase d'attribution du marché. Des offres ont été soumises, et l'attribution du marché est prévue pour la fin 2024, qui est la date de non-retour. À ce moment-là, nous devons disposer des réponses à toutes les

regeerakkoord heeft ondertekend. In dit dossier heeft Brussel behoefte aan stabiliteit op lange termijn.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mevrouw Van Achter vroeg of er een begrotingsaanpassing komt. Welnu, het bedrag van 400 miljoen euro waarover ik het had, is slechts een richtsnoer en zal niet in 2024 uitgegeven worden. Dat bedrag hangt overigens af van het scenario dat we kiezen. Het zal allicht over meerdere jaren gespreid worden.

Uiteraard is minister Gatz een meerjarenraming aan het opstellen en zijn we ook de meerjareninvesteringsplannen van de MIVB aan het herzien om ervoor te zorgen dat we dat bedrag kunnen spreiden over het noodzakelijke aantal jaren. Dat zal zich dus niet vertalen in een eenmalige aanpassing van de begroting 2024.

Wat het tijdschema van de offertes betreft, herhaal ik dat het de bedoeling is om de opdracht eind 2024 aan te besteden zodat de werken dan van start kunnen gaan. Uiterlijk dan moet er dus een definitieve beslissing zijn. In de tussentijd stelt Beliris vast dat het niet om een kleine verhoging gaat. Ik preciseer dat dergelijke budgetten niet worden opgesteld door een kabinet. We doen een beroep op adviesbureaus en deskundigen om de bestekken op te maken en daarbij wordt er een marge ingebouwd om bijkomende kosten te dekken wegens onvoorziene omstandigheden. In dit geval vallen die kosten echter twee- tot driemaal zo hoog uit. Beliris wijst erop dat een dergelijke verhoging de gebruikelijke meerkosten overstijgt en vraagt daarom een vernieuwd engagement van de Brusselse regering.

(verder in het Frans)

De regering is niet van plan om hoe dan ook door te zetten. Ze gaat uit van het principe dat er antwoorden worden gevonden.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).- *Er is dus geen sprake van een pauze?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Op dit ogenblik zoeken we antwoorden. De toewijzing van de overheidsopdracht is gepland voor eind 2024. Tegen dan moeten we op alle vragen een antwoord hebben.*

questions qui se posent. Avant de prendre la décision d'attribuer un marché, il faut prévoir les budgets nécessaires.

Je veux pouvoir apporter une réponse aux questions qui me sont posées dans les quartiers, afin de rassurer les habitants quant aux nuisances qu'ils pourraient subir. Il ne s'agit pas de détails. Si je fais de la politique, c'est pour trouver une solution aux enjeux, et j'y travaille en étroite coopération avec le ministre Gatz et le reste du gouvernement.

En ce qui concerne le pacte, je suis un peu plus nuancée que vous. Le pacte Toots Thielemans précédent, conclu avec la Ville de Bruxelles, n'était pas forcément mauvais. Il avait une certaine valeur et pouvait être amélioré, mais il a bénéficié de budgets considérables et a eu le mérite de faire naître le Stalingrad Village. Le moment est maintenant venu de l'évaluer.

¹²⁹¹ Le financement du pacte venait de la Ville de Bruxelles et de la Région. Le prochain pacte bénéficiera du même type de financement partagé.

Le cabinet de Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Transition économique, participe lui aussi aux analyses, en collaboration avec hub.brussels, pour évaluer les initiatives précédentes et envisager celles à venir. La Ville de Bruxelles est également impliquée.

Ces enjeux sont effectivement considérables. Il importe de prévoir le meilleur accompagnement possible, mais l'impact est inévitable pour les commerçants, les habitants, les jeunes qui fréquentent la Haute École Francisco Ferrer ou encore ceux qui font du sport dans le quartier. Une délocalisation du club sportif, même à proximité, ne se ferait pas sans incidence. Nous demandons beaucoup à ce quartier. Nous devons en tirer des leçons pour l'avenir, en particulier si nous répétons cette opération à cinq reprises à Schaerbeek, et à sept reprises pour la construction totale de cette ligne.

Je salue la proposition de financement supplémentaire du groupe DéFI, qui évoque une piste de solution à travers le système Smart Move. Ce système, qui peut constituer une réponse partielle au puzzle de financement, figure bien dans notre accord de majorité. Le gouvernement avait prévu d'y travailler durant cette législature, en toute collégialité.

Nous sommes disposés à vous faire parvenir une version de la note de Beliris, dans laquelle certains chiffres devront peut-être être masqués pour des raisons de confidentialité. Je vais consulter Beliris pour identifier les éventuels éléments confidentiels.

¹²⁹³ (poursuivant en néerlandais)

Madame Debaets, si nos demandes de contribution financière sont rejetées, je pars du principe que nous trouverons une solution.

Ik wil een antwoord kunnen bieden op de vragen die me in de wijken worden gesteld om de bewoners gerust te stellen over de hinder die ze zouden kunnen ondervinden.

Het pact Toots Thielemans met de stad Brussel was niet per se slecht, maar het is nu het moment om het te evalueren.

De financiering kwam van de stad Brussel en het gewest. Dat zal niet anders zijn na de evaluatie.

Het kabinet-Trachte en hub.brussels werken mee aan de analyses. De stad Brussel is daar ook bij betrokken.

We moeten de begeleidingsmaatregelen zo goed mogelijk uitwerken, maar de handelaars, de omwonenden, de studenten van de hogeschool of jongeren die er komen sporten zullen natuurlijk gevolgen ondervinden.

Ik ben blij met het voorstel voor aanvullende financiering van DéFI. Smart Move kan een deel van het antwoord zijn.

We zijn bereid om u een versie van de Belirisnota te bezorgen, waarin een aantal vertrouwelijke cijfers onleesbaar zijn gemaakt.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Debaets, u vroeg wat het alternatief is als de andere overheden niet mee willen betalen. Ik ga ervan uit dat we antwoorden vinden. Dat is waarom ik aan politiek doe. U zegt dat de problemen voorspelbaar waren en dat alles in orde zou zijn als de heer Verstraete op mijn kabinet zou werken. Ik wil

Quant aux offres, si elles sont deux à trois fois plus élevées que l'estimation réalisée par des experts - et non par des hommes politiques -, il est tout à fait légitime de s'en étonner.

hem best in dienst nemen, maar hij heeft andere bezigheden in het parlement.

Als een offerte twee tot drie keer zo hoog is als de raming, die overigens door experts uitgevoerd is en niet door politici, is het perfect legitiem om zich daarover te verbazen.

(verder in het Frans)

Misschien valt het verschil tussen de offertes en de oorspronkelijke raming van Beliris te verklaren doordat de raming te laag was. Misschien hebben de aannemers van de gelegenheid gebruikgemaakt om de kosten te overschatten. Als maar twee aannemers ingaan op de aanbesteding, speelt de concurrentie natuurlijk minder.

De adviesbureaus en experts van Beliris en de MIVB moeten klaarheid brengen door de kosten grondig te analyseren.

Mijnheer De Beukelaer, er is al 158 miljoen euro uitgegeven voor het eerste deel van lijn 3 en 83 miljoen euro voor het tweede deel. Die bedragen zijn in 2022 vereffend. Andere kosten voor de afwerking van het eerste deel zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan van de MIVB.

Voor de werken tussen Bordet en het Noordstation hebben we tot nu toe 3% van het verwachte totaalbudget uitgegeven.

Het gaat om de voorbereidende fase. We hebben 1 miljard euro uitgegeven voor het eerste deel. Omdat we ook rekening moeten houden met bijkomende kosten, geef ik u vandaag geen exact bedrag.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *De frequentie van het metronetwerk is sinds 2020 met 50% gestegen, zonder noemenswaardige uitbreiding van het netwerk. Bij het onderzoeken van de kosten moet ook rekening worden gehouden met de opbrengsten, die economisch en fiscaal gezien miljarden euro's bedragen.*

We zijn het ermee eens dat de drie gewesten samen een oplossing voor Smart Move moeten zoeken.

¹²⁹⁵ *(poursuivant en français)*

Si l'on constate une telle différence entre les offres et les estimations de départ mentionnées dans le cahier des charges de Beliris, c'est peut-être que ces dernières étaient trop basses. C'est possible. Mais les entrepreneurs qui ont rendu leur offre ont peut-être profité de l'occasion pour surestimer les coûts. Mon analyse politique est que, si seuls deux entrepreneurs participent au marché, la concurrence est moins forte que s'ils avaient été plus nombreux.

Les bureaux d'études et experts de Beliris et de la STIB devront faire la lumière sur la question en analysant le détail des coûts dans les prochaines semaines ou prochains mois. Ce mandat a été donné par le gouvernement bruxellois, ce qui a encore été rappelé lors de la réunion du comité d'accompagnement ce matin.

Monsieur De Beukelaer, 158 millions d'euros sont déjà dépensés pour le premier tronçon de la ligne 3 et 83 millions d'euros pour le second tronçon. Ces montants ont été liquidés en 2022. D'autres frais sont engagés pour terminer le chantier du premier tronçon, qui sont prévus dans le plan pluriannuel d'investissement de la STIB.

¹²⁹⁷ En ce qui concerne les travaux non entamés sur le tronçon entre Bordet et Gare du Nord, hormis ceux de l'arrière-gare qui permettront le fonctionnement du premier tronçon dans un premier temps et serviront ensuite à la connexion avec la prolongation de la ligne, nous avons dépensé environ 3 % du budget total probable.

Nous en sommes donc à la phase préparatoire et avons dépensé environ 1 milliard d'euros pour le premier tronçon. Il convient également de tenir compte des coûts supplémentaires, de sorte que je préfère rester prudente et ne pas vous communiquer un montant exact aujourd'hui. Notre objectif est de clôturer ce premier tronçon et de payer les factures y afférentes.

¹³⁰¹ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Il importe de rappeler à l'ensemble des auditeurs de cette commission et à vous-même que la fréquentation du réseau de métro a augmenté de 50 % depuis 2020, passant de 100 millions de trajets à 150 millions aujourd'hui, et cela sans extension notable du réseau. Le métro est donc indéniablement un enjeu majeur. Les coûts ne doivent pas être considérés sans tenir compte des bénéfices, qui se chiffrent en milliards d'euros en termes économiques et d'impôts.

À titre d'exemple, les propriétaires de maisons situées à proximité d'une bouche de métro peuvent louer celles-ci plus cher. Autre exemple : les précomptes immobiliers permettent aux communes bruxelloises de taxer en moyenne deux fois plus

que d'autres villes comme Gand, Charleroi ou Liège, ce qui rapporte aussi de l'argent à la Région bruxelloise. Quand on critique le projet de métro, il ne faut donc pas faire l'impasse sur l'analyse de la question des bénéficiaires.

Quand nous avons parlé de Smart Move, la ministre a eu la gentillesse de souligner que nous étions constructifs, en rappelant que les engagements de la déclaration de politique générale concernent les trois Régions. Nous sommes effectivement favorables à une résolution globale de cette question avec les trois Régions.

Enfin, une erreur a peut-être été commise en 2005-2008, en choisissant l'extension du métro vers le nord et en négligeant d'autres options. La solution vers le sud était peut-être plus praticable et moins coûteuse. Plutôt que le manque d'anticipation évoqué par M. De Beukelaer, je parlerais de précipitation. En réalité, il s'agissait sans doute d'un choix politique, alors qu'un autre choix moins coûteux et plus vertueux eût été préférable.

¹³⁰³ Enfin, on oublie que, sur la rocade qui mène de la station Albert au boulevard Général Jacques, les lignes de tram 3 et 7 sont saturées. Celles et ceux qui travaillent sur le RER nous disent depuis longtemps que lorsqu'il arrivera toutes les trois minutes à la gare d'Etterbeek, nous manquerons de capacité d'absorber le flux de voyageurs entre le RER et la STIB avec les trams. Tôt ou tard se posera donc la question du prémétro sur d'autres lignes. Il faudra avoir le courage de mener ce débat, avec une vision non pas à 10, mais à 100 ans.

¹³⁰⁵ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Il ressort clairement des données récentes que la Région bruxelloise ne peut pas payer seule et que davantage de fonds sont nécessaires.*

Beliris n'offre pas le soutien fédéral dont la Région bruxelloise a besoin. Pour réaliser la ligne de métro, des moyens supplémentaires provenant du gouvernement fédéral et de l'Union européenne sont indispensables.

¹³⁰⁷ **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je dépose un ordre du jour motivé car je suis extrêmement inquiète.*

La réponse selon laquelle l'impact budgétaire ne se fera sentir que dans le budget pluriannuel à partir de 2024 est insuffisante. Le gouvernement ne peut solliciter l'aide du niveau fédéral - dont le budget est dans le rouge - sans tenter d'assainir son propre budget ! Un ajustement budgétaire s'impose, car l'incidence de ces travaux sur le budget est énorme. Mais le problème est qu'Ecolo ne l'entend pas de cette oreille.

De metro uitbreiden naar het zuiden was misschien een haalbaardere en goedkopere optie. Ik denk dat de beslissing, die wellicht een politieke dimensie had, overhaast werd genomen.

Tramlijnen 3 en 7 tussen station Albert en de Generaal Jacqueslaan hebben hun maximumcapaciteit bereikt. Wie aan het gewestelijk netwerk (GEN) werkt, merkt al lang op dat de trams de reizigersstroom van het GEN niet zullen aankunnen. Vroeg of laat duikt de vraag van de premetro op andere lijnen ook op. We moeten de moed hebben om een visie voor de komende honderd jaar uit te werken.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Uit de nieuwe gegevens blijkt duidelijk dat er meer geld nodig is en dat het Brussels Gewest dat niet alleen kan betalen. Nagenoeg alle commissieleden dragen de metro een warm hart toe en het is fundamenteel dat ze die boodschap verkondigen in hun partij en in de komende regeerakkoorden.

Een belangrijke nuance is dat Beliris niet de federale steun biedt die het Brussels Gewest nodig heeft. Beliris bestaat al meer dan twintig jaar en is het gevolg van de complexe Belgische staatsstructuur met bijzondere financieringsmechanismen. Om de metrolijn te kunnen realiseren is er bijkomend geld nodig dat zowel van de nationale overheid als van de Europese Unie moet komen. Dat gebeurt ook zo in de andere Europese steden.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Ik dien een gemotiveerde motie in omdat ik heel ongerust ben.

Het antwoord dat de impact op de begroting er pas zal zijn in de meerjarenbegroting vanaf 2024 volstaat niet. Ik ben bezorgd dat de regering niet bezig is met wat ze al kan doen om die 400 miljoen euro op te vangen voor het zuidelijke deel en wat ze zal doen voor het noordelijke deel. Zal ze aan de federale regering meedelen dat ze niets doet om de begroting op orde te brengen en te onderzoeken wat ze kan doen, terwijl de federale begroting failliet is? De Brusselse regering moet ook haar best doen. Ze kan niet wachten tot na de regeeringsvorming in 2024.

¹³⁰⁹ **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Il est évident que les partenariats public-privé ne sont pas là pour faire œuvre de charité. Par contre, j'espère que les responsabilités seront déterminées et assumées, ce qui serait le cas dans le cadre d'un partenariat public-privé. Dans le public, on a parfois l'impression que les budgets peuvent être doublés, voire triplés, sans que les responsables soient jamais pointés du doigt. Cette pratique est propre au secteur, où les responsabilités sont souvent diluées.

À l'inverse, le secteur privé peut nous apporter un partenariat intéressant, car la pression économique pousse à réfléchir autrement. Pour ces raisons, il peut être vertueux d'avoir plus de partenariats entre les secteurs public et privé.

¹³¹¹ **M. John Pitseys (Ecolo).**- Je peux entendre plusieurs fois d'affilée les mêmes propos sur ce qu'Ecolo est censé penser ou faire. C'est donc ma faute si nous ne sommes pas clairs !

Il ne s'agit pas de bloquer quoi que ce soit, Madame Van Achter. Il s'agit d'essayer de faire de la politique de manière rationnelle et de poser des questions que nous considérons comme rationnelles. Si nous ne posons pas ces questions, je pense que nous ne faisons pas notre travail correctement. Si aujourd'hui, dans cette enceinte, certains considèrent que poser ces questions est, en soi, un problème et revient à bloquer le débat, ce n'est pas notre problème, selon moi.

(Remarques de Mme Van Achter)

Nous sommes donc d'accord sur le fait qu'il est important de poser ces questions.

¹³¹⁵ *Ordre du jour (Dépôt)*

¹³¹⁵ **Mme la présidente.**- En conclusion des interpellations, le groupe N-VA annonce le dépôt d'un ordre du jour motivé dans les 48 heures, conformément à l'article 119.2 du règlement.

Deux ordres du jour ont été déposés :

- Un ordre du jour motivé a été déposé Mme Cieltje Van Achter, MM. Mathias Vanden Borre et Gilles Verstraeten (voir annexe).
- Un ordre du jour pur et simple est proposé par M. Arnaud Verstraete.

Ik zou verwachten dat er een begrotingsaanpassing komt, want de impact van de werken op de begroting zijn enorm. De regering moet het parlement daarover inlichten en moet onderzoeken waar ze kan besparen en waar ze efficiënter kan werken. Het is duidelijk dat een partner in uw regering, namelijk Ecolo, dat niet wil. Daar zit het knelpunt.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) *(in het Frans).*- *Ik hoop dat de verantwoordelijkheden vastgelegd worden, zoals bij een publiek-private samenwerking. In de publieke sector lijkt het soms dat budgetten verhoogd kunnen worden, zonder dat iemand er verantwoording voor hoeft af te leggen.*

Samenwerken met de privésector dwingt ons echter ook om anders te denken, wat dan weer positief is.

De heer John Pitseys (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mevrouw Van Achter, Ecolo blokkeert niets. We proberen op een rationele manier politiek te bedrijven en rationele vragen te stellen. Als we hiermee ophouden, dan doen we ons werk niet meer goed.*

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

We zijn het er dus over eens dat het belangrijk is om deze vragen te stellen.

Motie (Indiening)

Mevrouw de voorzitter.- Naar aanleiding van de interpellaties kondigt de N-VA-fractie de indiening van een gemotiveerde motie aan, overeenkomstig artikel 119.2 van het reglement.

Twee moties werden ingediend:

- een gemotiveerde motie werd ingediend door mevrouw Cieltje Van Achter, de heren Mathias Vanden Borre en Gilles Verstraeten (zie bijlage).
- een eenvoudige motie wordt door de heer Arnaud Verstraete voorgesteld.



GEMOTIVEERDE MOTIE

ingediend tot besluit van:

- de interpellatie van de heer Emmanuel DE BOCK (F) aan de heer Rudi VERVOORT, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van gewestelijk Belang, aan mevr. Elke VAN den BRANDT, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, en aan de heer Sven GATZ, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel, betreffende “de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 waarover de media berichten”;
- de toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud VERSTRAETE (N) betreffende “de Brusselse modal shift en de vooruitzichten voor metro 3”;
- de toegevoegde interpellatie van de heer David LEISTERH (F) betreffende “de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 door Beliris”;
- de toegevoegde interpellatie van de heer John PITSEYS (F) betreffende “de contacten van de minister-president met de federale minister bevoegd voor Beliris over de toekomst en de financiering van metrolijn 3”;
- de toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje VAN ACHTER (N) betreffende “de recente berichten over de stopzetting van de werken aan metro 3 door Beliris”;
- de toegevoegde interpellatie van de heer Francis DAGRIN (F) betreffende “de Belirisnota over de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 richting Schaarbeek”,

(gehouden in de commissie voor de Mobiliteit van 30 mei 2023)

* * *

“Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord hebbende de interpellatie van de heer Emmanuel DE BOCK (F) betreffende “de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 waarover de media berichten”, de toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud VERSTRAETE (N) betreffende “de Brusselse modal shift en de vooruitzichten voor metro 3”, de toegevoegde interpellatie van de heer David LEISTERH (F) betreffende “de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 door Beliris”, de toegevoegde interpellatie van de heer John PITSEYS (F) betreffende “de contacten van de minister-president met de federale minister bevoegd voor Beliris over de toekomst en de financiering van metrolijn 3”, de toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje VAN ACHTER (N) betreffende “de recente berichten over de stopzetting van de werken aan metro 3 door Beliris”, de toegevoegde interpellatie van de heer Francis DAGRIN (F) betreffende “de Belirisnota over de opschorting van de verlenging van metrolijn 3 richting Schaarbeek” en de antwoorden van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid;



PARLEMENT BRUXELLOIS BRUSSELS PARLEMENT

- Gelet op:
 - de gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie voor de regeerperiode 2019-2024, waarin de regering zich ertoe verbindt het metro 3-project te implementeren door tegen het einde van de legislatuur het traject Noordstation-Albert te verwezenlijken en tegen 2030 de uitbreiding naar Bordet te realiseren;
 - het protocol van 27 september 2016 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de financiering van het project voor de uitbreiding van het netwerk van hoogperformant vervoer tussen het Noordstation en Bordet, overeenkomstig hetwelk de aanleg van de metrolijn tussen het Noordstation en Bordet mede door Beliris gefinancierd zal worden, en dit ten belope van 50 miljoen euro per jaar tot 2025;
 - bijakte nummer 15 bij het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, omvattende het initiatievenprogramma van Beliris voor 2023-2024 en overeenkomstig hetwelk in totaal 771 miljoen euro aan investeringen zijn voorzien;
 - de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle (OOBBC), meer bepaald artikel 23;
- Overwegende dat:
 - de minister van Begroting, Sven Gatz, al op 26 januari 2022 in de pers wees op de financieringsproblemen van het metro 3-project en de noodzaak om vanaf 2025 alle jaarlijkse Beliris-middelen voor de metro te gebruiken;
 - wat betreft het protocol van 27 september 2016, de minister van Begroting, Sven Gatz, op 3 februari 2023 in de pers het volgende liet optekenen: “De Brusselse regering kan beslissen om dat bedrag van 50 miljoen euro voor enkele jaren op te trekken of zelfs om de hele Beliris-pot in te zetten. Beliris is ooit opgericht om grote infrastructuurwerken te kunnen betalen. Met het extra Beliris-geld kunnen we door de korte pijn van de oplopende kosten bijten. Dat betekent wel dat andere geplande projecten rond huisvesting of mobiliteit uitgesteld moeten worden. Die discussie moeten we nog voeren met de bevoegde minister”;
 - de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 23 maart 2023 een mandaat gaf aan de minister-president, Rudi Vervoort, en de minister van Mobiliteit, Elke Van den Brandt, om met de federale regering te onderhandelen over een bijkomende tussenkomst in het metroproject;
 - de federale minister bevoegd voor Beliris, Karine Lalieux, op 24 mei 2023 aangaf geen vraag naar bijkomende financiering voor het metroproject te hebben ontvangen;
 - Beliris, Brussels minister-president Rudi Vervoort en federaal minister Karine Lalieux op 21 april 2023 in een gezamenlijk persbericht communiceerden dat de vijftiende Beliris-bijakte voorziet in de financiering van vijftien nieuwe investeringsprojecten en dat voor wat betreft de uitbreiding van metrolijn 3 naar het noorden van Brussel louter voorzien wordt in de



PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

nodige middelen om de inflatie te kunnen betalen;

- het Belirisfonds in 2023-2024 bijgevolg ruim 650 miljoen euro voorziet voor andere projecten dan de uitbreiding van metrolijn 3, waarvan 492 miljoen euro voor projecten die in voorgaande bijaktes waren opgenomen maar tot op heden niet werden uitgevoerd;
- de vijftiende Beliris-bijakte, gelet op de financiële noden van het metroproject die op het moment van de instemming met de Beliris-bijakte reeds gekend waren, een gemiste kans is om bijkomende middelen vrij te maken voor de realisatie van metrolijn 3;
- begin 2023 bleek dat ingevolge de onstabiele ondergrond onder het Zuidpaleis de kostprijs van de aanleg van het metrotraject Noordstation-Albert aanzienlijk was toegenomen;
- minister Elke Van den Brandt op 30 mei 2023 meedeelde dat de meerkosten voor het traject Noordstation-Albert, vergeleken met de laatste kostenraming van december 2021, intussen 400 miljoen euro belopen;
- Beliris op 18 april 2023 offertes voor de aanleg van het traject Noordstation-Bordet ontving;
- uit deze offertes, vergeleken met de laatste kostenraming van december 2021, een meerkost bleek van 1,6 miljard euro;
- de totale geschatte meerkosten intussen 2 miljard euro bedragen en ten laste vallen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- het begrotingstekort van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2023 1,2 miljard euro bedraagt;
- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overeenkomstig de meerjarenbegroting ook in 2024, 2025 en 2026 een begrotingstekort zal boeken van respectievelijk 539 miljoen euro, 434 miljoen euro en 325 miljoen euro;
- de geleidelijke afbouw van het begrotingstekort in de meerjarenbegroting gebaseerd is op “nog te beslissen” maatregelen ten belope van 524 miljoen euro in 2024;
- het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, ondanks herhaaldelijke vraag hiernaar, nog steeds geen duidelijkheid heeft gekregen over wat de 524 miljoen euro aan “nog te beslissen” maatregelen in de meerjarenbegroting omvatten;
- de budgettaire meerjarenplanning van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen ruimte biedt voor aanzienlijke meeruitgaven;
- de budgettaire meerjarendoelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het gedrang komen ingevolge de 2 miljard euro aan meerkosten voor de realisatie van metrolijn 3;
- artikel 23 van de OOBBC de regering ertoe verplicht – wanneer het bereiken van de budgettaire jaar- en/of meerjarendoelstelling in gevaar dreigt te komen – de nodige



PARLEMENT BRUXELLOIS BRUSSELS PARLEMENT

maatregelen te treffen die het bereiken van de budgettaire (meerjaren)doelstellingen verzekeren en deze in een begrotingsaanpassing aan het parlement voor te leggen;

- artikel 23 van de OOBBC de regering de mogelijkheid geeft om, in afwachting van een begrotingsaanpassing, tijdelijke maatregelen te treffen en deze onmiddellijk aan het parlement en aan het Rekenhof mee te delen;
- ter aanvulling op de verplichtingen die voortvloeien uit de OOBBC, het noodzakelijk is voor de realisatie van de nieuwe metrolijn dat de regering duidelijke budgettaire keuzes maakt en deze voorlegt aan het parlement;
- uit verklaringen van ministers van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering blijkt dat er bij voorbaat naar de Federale Staat en de Europese Unie gekeken wordt voor bijkomende financiële middelen, terwijl minstens ook binnen de begroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een budgettaire oefening noodzakelijk is;
- er over de noodzakelijke budgettaire oefening op gewestniveau geen enkele duidelijkheid bestaat;
- de realisatie van de nieuwe metrolijn een noodzakelijke component is van het mobiliteitsbeleid in Brussel;
- de financiële onzekerheid die over het metroproject bestaat de realisatie ervan in het gedrang brengt;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- eendrachtig te bevestigen dat de regering de bepalingen uit het regeerakkoord betreffende metrolijn 3 zal uitvoeren en alles in het werk zal stellen om dit dossier efficiënt en doortastend aan te pakken;
- de nodige maatregelen te treffen teneinde het bereiken van de budgettaire jaar- en meerjarendoelstellingen te verzekeren;
- in overeenstemming met artikel 23 van de OOBBC, vóór het zomerreces, een begrotingsaanpassing en aangepaste meerjarenbegroting voor te leggen aan het parlement teneinde aan te tonen dat het bereiken van de begrotingsdoelstellingen verzekerd is;
- deze begrotingsaanpassing aan te grijpen om de financiering van metrolijn 3 veilig te stellen;
- de gesprekken met de federale regering dringend op te starten teneinde al vanaf dit jaar bijkomende middelen uit het Belirisfonds vrij te maken voor de realisatie van metrolijn 3.”

Brussel, 1 juni 2023



PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

(Get.) Cieltje VAN ACHTER (N)
Mathias VANDEN BORRE (N)
Gilles VERSTRAETEN (N)



(TRADUCTION)

ORDRE DU JOUR MOTIVÉ

déposé en conclusion de:

- l'interpellation de M. Emmanuel DE BOCK (F) à M. Rudi VERVOORT, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional, 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, et à M. Sven GATZ, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles, concernant «la suspension annoncée dans la presse de l'extension de la ligne 3»;
- l'interpellation jointe de M. Arnaud VERSTRAETE (N) concernant «le transfert modal à Bruxelles et les perspectives du métro 3»;
- l'interpellation jointe de M. David LEISTERH (F) concernant «la mise en suspens par Beliris du projet de métro 3»;
- l'interpellation jointe de M. John PITSEYS (F) concernant «les contacts du chef du Gouvernement bruxellois avec la Ministre de tutelle de Beliris relatifs à l'avenir du projet de métro 3 et son financement»;
- l'interpellation jointe de Mme Cieltje VAN ACHTER (N) concernant «les récentes informations selon lesquelles Beliris a interrompu les travaux sur le métro 3»;
- l'interpellation jointe de M. Francis DAGRIN (F) concernant «la note envoyée par Beliris au Gouvernement concernant la suspension du projet de métro 3 vers Schaerbeek»,

(développées en commission de la Mobilité du 30 mai 2023)

* * *

«Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Emmanuel DE BOCK (F) concernant «la suspension annoncée dans la presse de l'extension de la ligne 3», l'interpellation jointe de M. Arnaud VERSTRAETE (N) concernant «le transfert modal à Bruxelles et les perspectives du métro 3», l'interpellation jointe de M. David LEISTERH (F) concernant «la mise en suspens par Beliris du projet de métro 3», l'interpellation jointe de M. John PITSEYS (F) concernant «les contacts du chef du Gouvernement bruxellois avec la Ministre de tutelle de Beliris relatifs à l'avenir du projet de métro 3 et son financement», l'interpellation jointe de Mme Cieltje VAN ACHTER (N) concernant «les récentes informations selon lesquelles Beliris a interrompu les travaux sur le métro 3», l'interpellation jointe de M. Francis DAGRIN (F) concernant «la note envoyée par Beliris au Gouvernement concernant la suspension du projet de métro 3 vers Schaerbeek» et les réponses de la ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière;



PARLEMENT BRUXELLOIS BRUSSELS PARLEMENT

- Vu:
 - la déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune pour la législature 2019-2024, dans laquelle le Gouvernement s’engage à concrétiser le projet de métro 3 en réalisant le tronçon Gare du Nord – Albert d’ici la fin de la législature et en mettant en œuvre l’extension vers Bordet à l’horizon 2030;
 - le protocole du 27 septembre 2016 entre l’État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement du projet d’extension du réseau de transport de haute performance entre la gare du Nord et Bordet, conformément auquel la construction de la ligne de métro entre la gare du Nord et Bordet sera en partie financée par Beliris, et ce à hauteur de 50 millions d’euros par an jusqu’en 2025;
 - l’avenant n° 15 à l’accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l’État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, qui comprend le programme d’initiatives de Beliris pour 2023-2024 et conformément auquel il est prévu 771 millions d’euros d’investissements au total;
 - l’ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle (OOBCC), en particulier son article 23;
- Considérant que:
 - le 26 janvier 2022, le ministre du Budget, Sven Gatz, soulignait déjà les problèmes de financement du projet de métro 3 dans la presse, ainsi que la nécessité d’utiliser la totalité des moyens Beliris annuels pour le métro à partir de 2025;
 - le 3 février 2023, le ministre du Budget, Sven Gatz, a tenu dans la presse les propos suivants au sujet du protocole du 27 septembre 2016: «Le Gouvernement bruxellois peut décider d’augmenter ce montant de 50 millions d’euros pour plusieurs années ou même d’utiliser la totalité de l’enveloppe Beliris. Beliris a été créé pour permettre le financement de grands travaux d’infrastructure. L’enveloppe Beliris supplémentaire nous permet d’atténuer les effets à court terme de la hausse des coûts. Cela signifie toutefois que d’autres projets prévus en matière de logement ou de mobilité doivent être reportés. Nous devons encore en discuter avec la ministre compétente»;
 - le 23 mars 2023, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a mandaté le ministre-président, Rudi Vervoort, et la ministre de la Mobilité, Elke Van den Brandt, pour négocier avec le Gouvernement fédéral au sujet d’une intervention supplémentaire dans le projet de métro;
 - le 24 mai 2023, la ministre fédérale compétente pour Beliris, Karine Lalieux, a indiqué n’avoir reçu aucune demande de financement supplémentaire pour le projet de métro;
 - le 21 avril 2023, Beliris, le ministre-président bruxellois Rudi Vervoort et la ministre fédérale Karine Lalieux ont fait savoir dans un communiqué de presse conjoint que le 15e avenant Beliris prévoit le financement de quinze nouveaux projets d’investissement et qu’en ce qui concerne l’extension de la ligne de métro 3 vers le nord de Bruxelles, seuls les moyens



PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

nécessaires pour pouvoir payer l'inflation sont prévus;

- le fonds Beliris prévoit dès lors, en 2023-2024, plus de 650 millions d'euros pour d'autres projets que l'extension de la ligne de métro 3, dont 492 millions d'euros pour des projets qui figuraient dans de précédents avenants mais n'ont pas été mis en œuvre à ce jour;
- le 15^e avenant Beliris, eu égard aux besoins financiers du projet de métro, qui étaient déjà connus au moment de l'approbation dudit avenant Beliris, constitue une occasion manquée de débloquer des fonds supplémentaires pour la réalisation de la ligne de métro 3;
- au début de l'année 2023, il s'est avéré que le coût de construction du tronçon Gare du Nord – Albert de la ligne de métro avait augmenté de manière significative en raison de l'instabilité du sous-sol, sous le palais du Midi;
- le 30 mai 2023, la ministre Elke Van den Brandt a indiqué que, par rapport à la dernière estimation de décembre 2021, le surcoût pour le tronçon Gare du Nord – Albert s'élève entre-temps à 400 millions d'euros;
- le 18 avril 2023, Beliris a reçu des offres pour la construction du tronçon Gare du Nord – Bordet;
- comparé à la dernière estimation de décembre 2021, il est ressorti de ces offres un surcoût de 1,6 milliard d'euros;
- le surcoût total est estimé à 2 milliards d'euros entre-temps, et il est à charge de la Région de Bruxelles-Capitale;
- le déficit budgétaire de la Région de Bruxelles-Capitale atteint 1,2 milliard d'euros en 2023;
- conformément au budget pluriannuel, la Région de Bruxelles-Capitale enregistrera également, en 2024, 2025 et 2026, un déficit budgétaire de 539 millions d'euros, 434 millions d'euros et 325 millions d'euros respectivement;
- dans le budget pluriannuel, la réduction progressive du déficit budgétaire est basée sur des mesures «encore à décider» s'élevant à 524 millions d'euros en 2024;
- malgré des demandes répétées, le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale n'a toujours pas obtenu d'éclaircissements sur ce que comprennent les 524 millions d'euros de mesures «encore à décider» dans le budget pluriannuel;
- la planification budgétaire pluriannuelle de la Région de Bruxelles-Capitale ne laisse aucune marge pour des dépenses supplémentaires significatives;
- le surcoût de 2 milliards d'euros pour la réalisation de la ligne de métro 3 compromet la réalisation des objectifs budgétaires pluriannuels de la Région de Bruxelles-Capitale;
- l'article 23 de l'OOBCC oblige le Gouvernement – lorsque que l'objectif budgétaire annuel ou



PARLEMENT BRUXELLOIS BRUSSELS PARLEMENT

pluriannuel risque de ne pas être atteint – à prendre les mesures nécessaires pour garantir que les objectifs budgétaires (pluriannuels) seront atteints et à soumettre celles-ci au parlement dans le cadre d'un ajustement budgétaire;

- l'article 23 de l'OOBCC laisse au Gouvernement la possibilité, dans l'attente d'un ajustement budgétaire, de prendre des mesures temporaires et de les communiquer immédiatement au parlement et à la Cour des comptes;
- en complément des obligations découlant de l'OOBCC, la réalisation de la nouvelle ligne de métro oblige le Gouvernement à faire des choix budgétaires clairs et à les soumettre au parlement;
- il ressort de diverses déclarations des ministres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qu'on se tourne d'avance vers l'État fédéral et l'Union européenne pour obtenir des moyens financiers supplémentaires, alors qu'au minimum, un exercice budgétaire s'impose également dans le cadre du budget de la Région de Bruxelles-Capitale;
- il règne le plus grand flou sur l'exercice budgétaire qui s'impose au niveau régional;
- la réalisation de la nouvelle ligne de métro est une composante essentielle de la politique de mobilité à Bruxelles;
- l'incertitude financière qui entoure le projet de métro compromet sa réalisation;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de confirmer unanimement que le Gouvernement mettra en œuvre les dispositions de l'accord de gouvernement concernant la ligne de métro 3 et de faire tout ce qui est en son pouvoir pour gérer ce dossier avec efficacité et détermination;
- de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer la réalisation des objectifs budgétaires annuels et pluriannuels;
- conformément à l'article 23 de l'OOBCC, de soumettre un ajustement budgétaire et un budget pluriannuel ajusté au parlement avant les vacances d'été, afin de démontrer que la réalisation des objectifs budgétaires est assurée;
- de mettre cet ajustement budgétaire à profit pour assurer le financement de la ligne de métro 3;
- d'entamer d'urgence les discussions avec le Gouvernement fédéral afin de débloquer dès cette année des moyens supplémentaires du fonds Beliris pour la réalisation de la ligne de métro 3.».

Bruxelles, le 1^{er} juin 2023



PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

(S.) Cieltje VAN ACHTER (N)
Mathias VANDEN BORRE (N)
Gilles VERSTRAETEN (N)