



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 15 OKTOBER 2024**

ZITTING 2024-2025

**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 15 OCTOBRE 2024**

SESSION 2024-2025

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

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	5
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de parkeerordonnantie en de rechten van personen met een beperkte mobiliteit.	
Vraag om uitleg van de heer Benjamin Dalle	8
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid	
en aan mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Economische Transitie en Wetenschappelijk Onderzoek,	
betreffende de voortzetting van de werken aan metro 3 en het probleem van de financiering ervan.	
Bespreking – Sprekers:	
De heer Benjamin Dalle (cd&v)	
De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
De heer Gilles Verstraeten (N-VA)	
Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	20
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	

SOMMAIRE

Question orale de M. Sadik Köksal	5
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'ordonnance sur le stationnement et les droits des PMR.	
Demande d'explications de M. Benjamin Dalle	8
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 Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Transition économique et de la Recherche scientifique,	
concernant la poursuite des travaux du métro 3 et le problème de son financement.	
Discussion – Orateurs :	
M. Benjamin Dalle (cd&v)	
M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
M. Gilles Verstraeten (N-VA)	
Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Sadik Köksal	20
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,	

betreffende de beoordeling van rijexamen-
centra.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans

22

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

betreffende de geluids- en trillingshinder
veroorzaakt door de MIVB.

concernant l'évaluation des centres d'examen
du permis de conduire.

Question orale de Mme Amélie Pans

22

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

concernant les nuisances sonores et vibratoires
de la STIB.

1101 Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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,

1105 **betreffende de parkeerordonnantie en de rechten van personen met een beperkte mobiliteit.**

concernant l'ordonnance sur le stationnement et les droits des PMR.

1107 **De heer Sadik Köksal (MR)** *(in het Frans).*- Tot de zomer van 2023 konden personen met een beperkte mobiliteit gratis parkeren in het Brussels Gewest door gewoon hun vrijstellingskaart achter de voorruit van hun wagen te leggen. Sindsdien is daar, in uitvoering van een ordonnantie van juli 2022, een digitale registratie voor nodig, die per gemeente verschilt. Anders riskeren ze een boete bij een controle door een scancar. De ordonnantie voorziet niet in beroepsmogelijkheden.

M. Sadik Köksal (MR).- Début mai 2022, le tribunal de première instance a condamné parking.brussels en raison de problèmes rencontrés par les détenteurs d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en lien avec le contrôle du stationnement par les scan-cars. En réponse à ce jugement, le Parlement a adopté, le 1er juillet 2022, une ordonnance réformant la politique de stationnement en Région bruxelloise.

In september 2023 legde u ons uit dat parking.brussels parkeerbonnen voor voertuigen die op een zogeheten witte lijst staan, automatisch annuleert. Toch zou het nog voorkomen dat het agentschap bezwaren afwijst omdat de ordonnantie daar geen basis voor biedt.

Avant la réforme, il suffisait aux personnes à mobilité réduite d'apposer leur carte de stationnement sous le pare-brise de leur voiture pour bénéficier légalement de la gratuité en Région bruxelloise. Néanmoins, depuis l'été 2023, cette gratuité est conditionnée à un enregistrement en ligne dont les modalités varient d'une commune à l'autre. À défaut d'enregistrement, la redevance forfaitaire est appliquée et l'ordonnance ne prévoit aucune voie de recours ou d'annulation.

Bovendien is er nog niets in huis gekomen van het geplande eengemaakte systeem voor heel België, zodat personen met een beperkte mobiliteit zich vaak op verschillende plaatsen moeten inschrijven.

Vous nous avez expliqué, en septembre dernier, que parking.brussels faisait preuve d'une certaine tolérance en annulant d'office les redevances pour les véhicules inscrits sur une liste blanche. Il arriverait malgré tout que parking.brussels refuse certaines contestations sous prétexte qu'aucun élément du dispositif de l'ordonnance ne permet d'annuler la redevance. Ce constat soulève des questions.

1109 *Hoeveel bezwaren zijn er sinds verleden jaar bij parking.brussels ingediend voor voertuigen die niet online geregistreerd waren? Konden die allemaal behandeld worden?*

Par ailleurs, un système harmonisé pour tout le pays était en cours de discussion sous la précédente législature, mais il n'est pas près d'être adopté. Cette situation conduit à des inscriptions multiples pour les personnes en situation de handicap. Notre priorité est de maintenir, voire d'améliorer le niveau de vie et les droits des personnes handicapées, devoir que nous rappelle la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées.

Hoeveel parkeerkaarten voor personen met een beperkte mobiliteit zijn er in het gewest verleend in 2022, 2023 en 2024?

Depuis l'an dernier, combien de contestations ont-elles été introduites auprès de parking.brussels pour des véhicules non enregistrés en ligne ? Toutes ces demandes ont-elles pu être traitées et obtenir une réponse ?

Acht u het zinvol dat die kaart nog steeds achter de voorruit geplaatst moet worden? De scancars werken enkel via nummerplaatherkenning.

Combien de cartes de stationnement pour PMR ont-elles été octroyées en 2022, en 2023 et en 2024 en Région bruxelloise ?

Considérez-vous que l'obligation d'apposer la carte de stationnement pour PMR derrière le pare-brise reste pertinente

Hoe wilt u de procedures vereenvoudigen?

Is de registratieprocedure inmiddels voor alle negentien gemeenten gelijk? Welke gemeenten zijn nog niet toegetreden tot het gewestelijk agentschap parking.brussels? Vorig jaar ging het blijkbaar enkel nog om Brussel-Stad en Ukkel.

Dat mensen zich meermaals moeten inschrijven, lijkt in te druisen tegen de Once Only-ordonnantie.

Sommige personen met een beperkte mobiliteit hebben geen eigen voertuig. Kunnen zij nog steeds verschillende voertuigen inschrijven? Er zou daarvoor nu een systeem bestaan via sms of app of rechtstreeks op de parkeermeter. Werkt dat naar behoren?

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Personen met een beperkte mobiliteit mogen gratis parkeren. Dat staat in de ordonnantie die het parlement tijdens de vorige zittingsperiode heeft goedgekeurd.*

Die mensen kunnen zich permanent inschrijven op de witte lijst door contact op te nemen met parking.brussels, of tijdelijk via de parkeermeter, via de app of per sms. Als zij dan een boete krijgen via het systeem van de scan-cars, hoeven ze die dankzij het gedoogbeleid van parking.brussels niet te betalen.

¹¹¹³ *Er staan nu al bijna 18.000 voertuigen op de witte lijst. Daardoor daalt het aantal bezwaren gestaag. Alle bezwaren worden behandeld.*

Het gewest streeft naar harmonisering tussen de negentien gemeenten. In alle gemeenten die hun parkeerbeleid al aan parking.brussels hebben toevertrouwd, is daardoor nog maar

alors que le système des scan-cars repose uniquement sur la reconnaissance des plaques d'immatriculation ?

Quelles pistes ont été envisagées pour simplifier les procédures ?

Les procédures de demande sont-elles désormais uniformisées à l'échelle des dix-neuf communes ? Quelles sont les communes qui prévoient encore un système de dérogation à parking.brussels ? Il semble que, l'an dernier, il n'en restait que deux, à savoir la Ville de Bruxelles et la commune d'Uccle.

Les inscriptions multiples ne contreviendraient-elles pas au texte de l'ordonnance « Once Only » que nous avons votée en Région bruxelloise et qui prévoit la collecte unique de données par les différentes administrations publiques, dans le but, justement, de simplifier la vie de nos concitoyens ?

Enfin, est-il possible d'inscrire plusieurs véhicules pour une même carte PMR, comme c'était le cas auparavant ? Cette possibilité est particulièrement utile pour les personnes qui ne disposent pas d'un véhicule personnel. J'ai cru comprendre que l'on pouvait à présent inscrire autant de véhicules que souhaité grâce au système de droit de stationnement numérique temporaire disponible par SMS, par application mobile ou à l'horodateur même. Ce système fonctionne-t-il correctement ?

Par ces questions, je souhaite garantir que les droits des personnes à mobilité réduite soient pleinement respectés dans le cadre de l'application de cette ordonnance en Région bruxelloise.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les personnes à mobilité réduite (PMR) bénéficient de la gratuité du stationnement. Cette gratuité est inscrite dans l'ordonnance votée par ce Parlement lors de la législature précédente.

La politique de tolérance de parking.brussels s'exerce à l'égard des détenteurs d'une carte de stationnement pour personne en situation de handicap qui ne sont pas inscrits sur la liste des dérogations ad hoc (« white list »).

Rappelons que pour s'inscrire de manière permanente sur cette liste, ces personnes peuvent prendre contact avec parking.brussels. Elles peuvent aussi s'inscrire de manière temporaire sur la liste directement depuis l'horodateur, via l'application ou encore par sms.

Le but de l'ordonnance est d'offrir aux détenteurs d'une carte de stationnement pour personne en situation de handicap le plus possible d'options et de canaux pour s'exprimer et bénéficier de la gratuité.

S'ils ne se sont pas préenregistrés par le biais d'un de ces canaux, la plaque d'immatriculation de leur véhicule ne sera pas protégée et les scan-cars de parking.brussels risquent de leur infliger une amende. Dans ce cas, ils peuvent bénéficier de la politique de tolérance.

één registratie nodig. Dat zal binnenkort ook het geval zijn in Brussel-Stad, Ukkel en Sint-Lambrechts-Woluwe. Etterbeek, Oudergem, Sint-Joost-ten-Node en Sint-Pieters-Woluwe hebben zich nog niet bij het systeem aangesloten.

De parkeerkaart is gebonden aan een persoon, niet aan een voertuig. Een persoon met een beperkte mobiliteit kan verschillende voertuigen registreren. We moeten dat systeem over heel België harmoniseren. Federaal minister Lalieux is daar tijdens de vorige zittingsperiode mee begonnen. Het zou goed zijn bij haar diensten na te vragen hoever het daarmee staat. Zij kan u trouwens ook vertellen hoeveel parkeerkaarten er in het Brussels Gewest zijn uitgereikt.

¹¹¹⁵ *Dankzij het nieuwe federale registratiesysteem zullen ook in gemeenten die nog niet met parking.brussels samenwerken, gebruikers zich rechtstreeks kunnen aanmelden via de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid. Dat systeem is veel veiliger en gaat ook misbruik tegen.*

¹¹²¹ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Een kleine verduidelijking over de Once Only-ordonnantie is hier op haar plaats. U verwijst naar federaal minister Lalieux, maar het is*

La Région bruxelloise s'est efforcée d'harmoniser ces dispositifs dans les dix-neuf communes bruxelloises. Par conséquent, dans toutes les communes qui ont déjà délégué leurs compétences à parking.brussels, l'enregistrement ne doit avoir lieu qu'une seule fois, dans le principe de l'ordonnance « Once Only ». Il en ira bientôt de même pour la Ville de Bruxelles, Uccle et Woluwe-Saint-Lambert. À l'heure actuelle, les communes d'Auderghem, Etterbeek, Saint-Josse-ten-Node et Woluwe-Saint-Pierre n'appliquent pas encore cette technologie ou n'ont pas encore délégué leurs compétences à parking.brussels.

Cette problématique ne se limite évidemment pas à la Région bruxelloise, mais se pose également à Anvers, Louvain, Gand, et partout en Belgique. La carte de dérogation est liée à une personne et non à une voiture. Il est donc possible d'enregistrer plusieurs véhicules, si la personne en situation de handicap se fait conduire par des amis ou des voisins. Le stationnement doit être gratuit chaque fois que la carte est utilisée.

Nous avons besoin d'un système harmonisé pour toute la Belgique. Depuis le lancement du projet par la ministre Karine Lalieux, en charge des personnes handicapées, durant la précédente législature, le projet est passé du stade de la discussion à celui du développement. Il serait intéressant d'auditionner les services de Mme Lalieux pour voir où il en est aujourd'hui.

Les réclamations sont toutes prises en considération, même si elles ne sont pas comptabilisées. Leur volume est en diminution constante, du fait de l'augmentation parallèle des inscriptions sur les listes de dérogation, qui frôle aujourd'hui les 18.000 véhicules.

Les informations relatives au nombre de cartes de stationnement pour personnes en situation de handicap distribuées à Bruxelles ne relèvent pas de la Région bruxelloise, mais du pouvoir fédéral. C'est dès lors vers la ministre fédérale Lalieux que je dois vous renvoyer pour obtenir ces informations.

La mise en commun des informations relatives à l'enregistrement des véhicules des personnes en situation de handicap est déjà au point depuis un certain temps pour les communes qui recourent aux scan-cars. Comme je l'ai dit, douze communes ont délégué leurs compétences à parking.brussels, auxquelles s'ajoutent la Ville de Bruxelles, Uccle et Woluwe-Saint-Lambert.

Selon nos informations, le système d'enregistrement piloté par le gouvernement fédéral doit aussi avoir un effet positif pour les autres communes. Leur inscription permet aux utilisateurs de s'auto-authentifier en toute certitude grâce à une connexion directe avec la Banque-carrefour de la sécurité sociale. Ce procédé est beaucoup plus logique et permet également de contrôler l'abus, bien réel, de l'utilisation de ces cartes.

M. Sadik Köksal (MR).- Madame la Ministre, une petite précision s'impose concernant l'ordonnance « Once Only ». Ce sont les administrations qui doivent introduire cette demande. Il est donc inutile de me renvoyer à la ministre fédérale Lalieux.

parking.brussels dat de nodige stappen moet ondernemen om de lijst met houders van een PBM-parkeerkaart te verkrijgen.

1121 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Die kaarten zijn een federale bevoegdheid.*

1121 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Ja, maar het is de gewestelijke instantie, in dit geval parking.brussels, die de aanvraag moet indienen.*

Jammer dat u het werkelijke aantal betwistingen niet meedeelt. Die cijfers zijn belangrijk om het probleem te kunnen oplossen.

In de ordonnantie staat niets over een gedoogbeleid. Parking.brussels gebruikt dat rechtsvacuüm soms om een boete niet te vernietigen. U hebt het vandaag met ons over een gedoogbeleid, maar dat wordt tot spijt van de sector niet toegepast. U zou daarover een rondzendbrief moeten opstellen.

Ik verzoek u de nodige verduidelijkingen op te vragen bij parking.brussels en die aan ons te bezorgen.

- Het incident is gesloten.

Parking.brussels doit faire elle-même la démarche, comme toute administration publique, afin d'obtenir la liste des titulaires d'une carte de stationnement pour PMR. En effet, les Bruxellois ne sont pas les seuls concernés : il y a encore toutes les personnes provenant des autres Régions du pays.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les cartes de dérogation sont une compétence de l'État fédéral.

M. Sadik Köksal (MR).- Oui, mais la demande doit être introduite par l'organisme régional, en l'occurrence parking.brussels.

Par ailleurs, vous dites que les chiffres sont en baisse, et c'est une bonne nouvelle. Je regrette toutefois que vous ne m'ayez pas communiqué le nombre réel de contestations, alors que parking.brussels dispose normalement de cette information. Si l'on veut mettre fin au problème, il faut pouvoir le quantifier.

Malheureusement, parking.brussels n'arrive pas, comme dans d'autres cas, à assurer le suivi des demandes. Quant à la politique de tolérance, l'ordonnance ne prévoit rien. Parfois, l'agence invoque ce vide juridique pour ne pas annuler une redevance. Vous nous parlez aujourd'hui d'une tolérance, mais le secteur regrette qu'elle ne soit pas appliquée. Vous devriez dès lors adopter une circulaire pour faire droit à la demande du titulaire d'une carte dès qu'il introduit celle-ci.

Certaines clarifications doivent donc être apportées. Je vous invite à demander à nouveau ces données à parking.brussels et à nous les transmettre.

- L'incident est clos.

1129 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE**

1129 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid**

1129 **en aan mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Economische Transitie en Wetenschappelijk Onderzoek,**

1129 **betreffende de voortzetting van de werken aan metro 3 en het probleem van de financiering ervan.**

1131 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- Het bouwproject van de eeuw, zo kunnen we metrolijn 3 terecht noemen. Tijdens de Week van de Mobiliteit stelde de MIVB het project voor, waarbij vooral het toekomstige metrostation Toots Thielemans voor het publiek werd opengesteld.

Volgens de MIVB vordert de aanleg van het traject tussen Albert en Noordstation goed en zou dat gedeelte eind 2031 voltooid zijn. Daartoe staan nog grote werkzaamheden gepland.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. BENJAMIN DALLE

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 Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Transition économique et de la Recherche scientifique,

concernant la poursuite des travaux du métro 3 et le problème de son financement.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Selon la STIB, la construction du tronçon entre les stations de métro Albert et Gare du Nord progresse bien et pourrait s'achever fin 2031. La déconstruction du palais du Midi doit cependant encore être mise en œuvre, la situation à la gare du Nord n'est pas claire et de grandes incertitudes pèsent également sur l'extension vers Schaerbeek et Evere, dont les travaux n'ont pas encore commencé.*

Zo moet de beslissing om het Zuidpaleis te ontmantelen nog worden uitgevoerd en is de situatie aan het station Brussel-Noord onduidelijk.

Daarnaast zijn er grote onduidelijkheden over de noordelijke uitbreiding naar Schaarbeek en Evere. De vergunningen zijn nog niet verleend en een belangrijk struikelblok vormt ook de financiering, die onder Beliris valt. De werkzaamheden op dat gedeelte van het traject zijn nog niet van start gegaan.

Natuurlijk hangt ook de budgettaire situatie van het Brussels Gewest als een schaduw over beide fasen. Wat de financiering van de tweede fase betreft, hebben wij van minister Gatz gehoord dat de Europese Investeringsbank in een studie verschillende opties voor een alternatieve financiering heeft onderzocht. Een daarvan is een publiek-private samenwerking, waarbij een privépartner de initiële investering doet en de Brusselse overheid die vervolgens jaarlijks aflost. Die zou wel maar op een klein gedeelte van de financiering betrekking hebben.

Ten slotte doemen er ook op federaal niveau donkere wolken op. In de aanloop naar de verkiezingen keken sommigen naar de federale overheid voor een aanvullende financiering van metrolijn 3, maar vandaag lijkt zelfs de bestaande financiering via Beliris niet meer gegarandeerd.

¹¹³³ Kunt u de vorderingen aan de eerste fase van metrolijn 3, tussen de premetrostations Albert en Noordstation toelichten, onder andere in verband met de ontmanteling van het Zuidpaleis?

Welke technische oplossing is er mogelijk voor de werken in de buurt van het station Brussel-Noord?

Welke extra kosten gaan met het project gepaard? Wat zijn de onverwachte kosten door tegenvallers, zoals de bouwputten aan het station Brussel-Noord en het Zuidpaleis?

Op hoeveel raamt u de uiteindelijke prijs voor de eerste fase van metrolijn 3? Is de financiering voor de voltooiing van de eerste fase gegarandeerd?

Wat zijn de recentste ontwikkelingen in het dossier over de tweede fase, tussen Noordstation en Bordet, onder andere in verband met de financieringsmogelijkheden?

Kunt u de belangrijkste conclusies van het onderzoek van de Europese Investeringsbank over de financiering van metrolijn 3 toelichten? Heeft de regering voor een van de voorgestelde mogelijkheden gekozen?

Indien de keuze op een publiek-private samenwerking valt, onder welke voorwaarden acht u een dergelijke constructie dan realistisch?

Hebt u over de huidige en mogelijk verhoogde toekomstige federale bijdrage contact met de federale overheid of de federale onderhandelaars?

En ce qui concerne le financement de la deuxième phase, le ministre Gatz a déclaré que la Banque européenne d'investissement avait examiné plusieurs options en vue d'un financement alternatif, notamment un partenariat public-privé. Toutefois, cela ne concernerait qu'une petite partie du financement.

Enfin, des nuages sombres se profilent également au niveau fédéral. Certains s'étaient tournés vers le gouvernement fédéral pour obtenir un financement supplémentaire pour la ligne de métro 3 mais, aujourd'hui, même le financement existant par l'intermédiaire de Beliris ne semble plus garanti.

Où en est la première phase de la construction du métro 3, et notamment la déconstruction du palais du Midi ?

Quelle solution technique est-elle envisageable pour les travaux à proximité de la gare du Nord ?

Quels sont les coûts supplémentaires liés au projet ?

À combien estimez-vous le coût final de la première phase du métro 3 ? Le financement de l'achèvement de la première phase est-il garanti ?

Qu'en est-il de la deuxième phase, entre la gare du Nord et Evere ? Envisagez-vous d'autres solutions à cet égard ?

Le gouvernement a-t-il choisi l'une des options proposées par la Banque européenne d'investissement ?

Considérez-vous le partenariat public-privé comme une solution de financement réaliste ?

Avez-vous des contacts concernant la contribution du niveau fédéral ?

Het Brussels Gewest heeft met de nieuwe tramlijn 10 aangetoond dat wanneer de wil er is, het mogelijk is om binnen de zes jaar een bovengrondse tramlijn aan te leggen. Ik wil u daarvoor feliciteren.

Welke alternatieven voor de tweede fase van metrolijn 3 werkt u momenteel uit?

1135 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Wij betreuren het gebrek aan transparantie over de financieringsmethode en de extra kosten die het consortium factureert.*

Onze vrees is dat die enorme investeringen ten koste van andere mobiliteitsmaatregelen gaan of dat er publiek-private samenwerkingen moeten worden gesloten, die niet alleen duurder zijn, maar ook een vorm van verdoken privatisering.

Dit dossier moet op de juiste manier worden aangepakt. Beliris moet worden versterkt en het gewest moet worden geherfinancierd. Daarnaast moeten we nadenken over alternatieve financieringsmethoden, zoals de groene obligaties waarmee de Parijse vervoersmaatschappij heeft gewerkt.

Hebt u de federale overheid gevraagd om de dotatie van Beliris te herzien? Hoe worden de extra kosten voor de werken onder het Zuidpaleis gerechtvaardigd?

Hoever staat de studie over de veel goedkopere oplossing die de firma Denys voorstelde en waarmee de sloop van het Zuidpaleis kan worden vermeden?

Volgens de pers zal de MIVB 25 miljoen euro vrijmaken om de sportclubs te helpen verhuizen. Waarom neemt het consortium die extra kosten niet op zich?

1137 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA)**.- Mijn voormalige collega mevrouw Van Achter had een vraag over dit dossier ingediend, maar die werd van de agenda gehaald omdat zij minister is geworden in de Vlaamse regering. Ik hoop dat uw kabinet die vraag toch heeft kunnen bekijken.

Mijn vraag gaat over de voortgang van zowel het zuidelijke als het noordelijke deel van metrolijn 3. We hebben via de pers vernomen dat de vergunningsaanvraag voor de werken onder het Zuidpaleis momenteel wordt voorbereid. Die aanvraag zou naar verwachting begin 2025 worden ingediend, zodat in augustus de ontmanteling van de binnenkant van het Zuidpaleis van start kan gaan. Ondertussen zou er ook een akkoord met de handelaars gevonden zijn over de compensatiemaatregelen.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Depuis le début des travaux, nous déplorons un manque de transparence pour ce qui concerne le mode de financement et les surcoûts facturés par le consortium. Beliris en finance une infime partie, mais le reste est aux frais de la Région ou de la STIB.

Soit ces investissements considérables se font au détriment d'autres politiques de mobilité, ce qui n'est évidemment pas souhaitable, soit il s'agira de partenariats public-privé. Le PTB s'oppose fermement à ces partenariats, qui coûtent plus cher, car ils impliquent une grasse rémunération des actionnaires privés. En outre, il s'agit d'une méthode détournée pour accroître la privatisation, une logique néolibérale à laquelle nous sommes bien entendu opposés.

Ce dossier nécessite une réelle prise en main et les investissements publics doivent être intensifiés. Il convient, dès lors, de renforcer Beliris, de refinancer la Région bruxelloise et d'étudier la mise en place d'un financement similaire à celui de la Société du Grand Paris, au travers d'obligations vertes.

Avez-vous entamé des discussions avec l'autorité fédérale afin de revoir la dotation de Beliris ? Comment les surcoûts des travaux sous le palais du Midi sont-ils justifiés ?

Où en est l'étude de faisabilité de la solution alternative proposée par l'entreprise Denys, dont le montant s'élève à 67 millions d'euros au lieu des 400 millions d'euros initiaux, et ce, sans déconstruction du palais du Midi ?

Enfin, nous avons appris par la presse que la STIB allait dégager un montant de 25 millions d'euros dans le cadre du déplacement des clubs sportifs. Pourquoi n'est-ce pas le consortium responsable de ce naufrage qui assume ces surcoûts ?

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Nous avons appris par la presse que la demande de permis pour les travaux sous le palais du Midi était en cours de préparation. Elle devrait être déposée début 2025, tandis que le démantèlement de l'intérieur du palais devrait débuter au mois d'août. Entre-temps, les mesures compensatoires auraient fait l'objet d'un accord avec les commerçants.*

Sur le tronçon nord, l'aménagement du tunnel de jonction sous la gare du Nord est à l'arrêt depuis avril 2023. Cependant, une solution technique serait désormais trouvée et la STIB a fait savoir que les négociations pour relancer les travaux étaient en cours. Quant au reste du tronçon nord, peu d'informations ont filtré.

Tegelijkertijd ligt op het noordelijke traject de aanleg van de verbindingstunnel onder het station Brussel-Noord al sinds april 2023 stil. Daar blijkt intussen toch een mogelijke technische oplossing voor gevonden te zijn. Via de pers liet de MIVB weten dat de onderhandelingen om de werkzaamheden weer op te starten ondertussen lopen. Over de rest van het noordelijke traject, waarvoor nog steeds geen aanbesteding werd toegekend, kwam het voorbije jaar dan weer weinig informatie naar buiten.

Kunt u een algemene stand van zaken geven over de voortgang van het metrolijn 3-project, zowel het zuidelijke als het noordelijke deel? Welke eventuele studies zijn er opgeleverd en wat zijn de conclusies van die studies wat het technische aspect betreft?

Kunt u een update geven over de verwachte totale kostprijs, opgedeeld in het zuidelijke en het noordelijke deel?

Hoe ziet de compensatieregeling voor de handelaars in het Zuidpaleis er precies uit? Hoe is die tot stand gekomen? Hoe wordt die gefinancierd, door het gewest of door Brussel-Stad?

Welke oplossing werd er gevonden voor de problemen met het grondwaterpeil in de verbindingstunnel onder het station Brussel-Noord? Wat zijn de verwachte meerkosten en hoe verlopen de onderhandelingen om de werkzaamheden daar opnieuw op te starten?

Hoe luidt de analyse van de twee offertes die midden 2023 werden ingediend voor het noordelijke deel van metrolijn 3? Welke voorbereidingen worden er vandaag getroffen, zodat de volgende regering de knoop over dat traject snel kan doorhakken? Ik vermoed dat dat niet langer tot uw bevoegdheden in lopende zaken behoort, maar misschien zult u mij tegenspreken.

¹¹⁴¹ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *De effectenstudie over de afbraak van het Zuidpaleis is afgerond. Zijn de data voor het openbaar onderzoek al bekend? Oorspronkelijk zou dat in het najaar van 2024 plaatsvinden.*

Ik vroeg om in de studie alternatieven voor de afbraak van het Zuidpaleis te onderzoeken. Ook de MR was tegen de afbraak. Daarop kwamen twee experts, onder wie een van het bedrijf Denys, de andere mogelijkheden toelichten.

De handelaars worden sterk onder druk gezet om te vertrekken. Niemand weet echter of en wanneer dat nodig zal zijn. Het is immers niet zeker dat de afbraak van het Zuidpaleis noodzakelijk of zelfs maar mogelijk is. Verenigingen die al twintig jaar met het dossier bezig zijn, stellen voor om op dat stuk de bovengrondse trams te behouden.

De deskundigen van het Centre de recherche en économie régionale et politique économique en de ULB wezen erop dat de kans reëel is dat de gewestbegroting ontspoord door de aanleg van de metro.

Pouvez-vous nous dresser l'état d'avancement du projet de ligne de métro 3 ? Quelles sont les conclusions des études, du point de vue technique ?

Pouvez-vous nous communiquer le coût total actualisé, réparti entre le tronçon nord et le tronçon sud ?

Qu'en est-il du dispositif de compensation pour les commerçants du palais du Midi ? Sera-t-il financé par la Région ou par la Ville de Bruxelles ?

Quelle solution a été trouvée concernant le niveau de la nappe phréatique dans le tunnel de jonction sous la gare du Nord ? Quel est le surcoût estimé ?

Qu'en est-il de l'analyse des deux offres reçues mi-2023 pour le tronçon nord ? Quels sont les préparatifs en cours pour permettre au prochain gouvernement de se positionner rapidement ?

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Il est important de dresser un état des lieux du dossier.

Pour ce qui concerne le premier tronçon, j'ai lu que l'étude d'incidences pour la demande de démolition du palais du Midi était terminée. Je rappelle que ce sont DéFI et Ecolo qui avaient obtenu que soit ouverte une procédure incluant une enquête publique, après que le secrétaire d'État Pascal Smet avait annoncé avancer sans permis. Les dates relatives à l'enquête publique qui permettra à la population de prendre connaissance de l'étude d'incidences dont question ont-elles été fixées ? Il était initialement question de l'automne 2024.

J'ai demandé officiellement que cette étude évalue les éventuelles solutions alternatives à la démolition du palais du Midi. Le MR insistait également pour que ce bâtiment ne soit pas démoli. Deux experts, dont l'entreprise Denys, étaient ainsi venus présenter au Parlement deux autres pistes.

Sur le terrain, les commerçants - qui ont été littéralement sacrifiés par le PS - sont soumis à une très forte pression pour les inciter à partir. Or, nul ne sait quand ce sera pertinent ni

Voorts verklaarde de MIVB dat het eerste deel weinig zin heeft zonder het tweede. Op 18 april 2023 verklaarde Beliris dat zijn budget geen bijkomende middelen bevatte voor de financiering van het noordelijke deel van de metro na 2024. Vandaag wil de federale regering Beliris ontmantelen.

même si ce le sera. Il n'est en effet pas évident que l'on conclue à la nécessité, voire à la possibilité de démolir le palais du Midi. Les associations, qui travaillent sur ce dossier depuis vingt ans, proposent de continuer à exploiter ce tronçon avec des trams. Comme l'a rappelé Benjamin Dalle, les trams sont plus rapides et moins coûteux, si l'on accepte d'en mettre un grand nombre en circulation et d'ajouter des lignes au réseau.

La décision de creuser le métro a un impact critique sur le risque d'emballement de la dette de la Région. Les experts du Centre de recherche en économie régionale et politique économique et de l'ULB l'ont rappelé lorsqu'ils ont été auditionnés par la future majorité et par la Commission régionale de développement. L'explication détaillée figure sur le site web de cette dernière.

En outre, la STIB a déclaré que le premier tronçon n'avait pas de sens sans le deuxième. Pour ce deuxième tronçon, je vous renvoie à l'audition de Beliris du 18 avril 2023. Il y fut expliqué que le budget de Beliris ne comprenait pas de montants supplémentaires pour le financement du projet de ligne de métro nord au-delà de 2024. Aujourd'hui, au niveau fédéral, on parle de "déshabiller Beliris".

¹¹⁴³ Tijdens de hoorzitting bleek dat de onderneming bij het station Brussel-Noord dezelfde problemen ondervindt als bij het Zuidpaleis. Daarop besliste Beliris om de metrodoorgang in de spoorwegbedding te leggen. Daar is echter een stedenbouwkundige vergunning voor nodig. Enkele maanden geleden zei staatssecretaris Persoons dat Beliris een vergunningsaanvraag ingediend en vervolgens weer ingetrokken had. Het blijft onduidelijk hoelang de werken aan het deel bij het station Brussel-Noord zullen duren of hoeveel ze zullen kosten.

Par ailleurs, l'audition a fait ressortir un élément nouveau : l'entreprise rencontrait des problèmes de qualité du sol à la gare du Nord - qui fait partie des deux tronçons -, comparables à ceux rencontrés sous le palais du Midi.

Afin de remédier à ce problème, Beliris a décidé de relever le futur pertuis du métro dans le remblai de chemin de fer. À la suite de ma demande, Beliris a admis que cette opération nécessitait un permis d'urbanisme. Il y a quelques mois, lors d'une réunion de cette commission, j'ai interrogé la secrétaire d'État Ans Persoons. Cette dernière a expliqué qu'une demande de permis d'urbanisme avait été déposée, puis retirée par Beliris. En résumé, on ignore le coût et la durée des travaux du deuxième tronçon au niveau de la gare du Nord.

Voorts is Ecolo geen voorstander van publiek-private samenwerkingen.

Pour la forme, je rappelle également qu'Ecolo n'est pas favorable aux partenariats public-privé. À titre d'exemple, la rénovation du tunnel Léopold II, très chère au MR, a coûté 660 millions d'euros à la Région.

¹¹⁴⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Een regering in lopende zaken kan geen grote beslissingen nemen. De aanbesteding in een gewichtig dossier als metrolijn 3 valt volledig buiten de filosofie van het concept 'lopende zaken'. Het betreft immers het grootste bouwproject van het gewest. Ik kan de recentste cijfers en de informatie waarover ik beschik met u delen, maar de verdere beslissingen liggen in handen van de nieuwe gewestelijke en federale regeringspartners. De bezorgdheid over de verdere financiering van het project is geheel terecht. Die moet overeind blijven, zoals de uittrekkende regering de afgelopen jaren heeft bepleit. Een vlotte noord-zuidverbinding met het openbaar vervoer blijft immers noodzakelijk.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Le gouvernement étant en affaires courantes, il ne peut pas prendre de nouvelles décisions concernant le financement de la ligne de métro 3. Il appartiendra donc aux futurs partenaires des gouvernements régional et fédéral de poursuivre ce projet. Une jonction Nord-Midi fluide en transports en commun est en effet indispensable.*

Le projet comprend deux phases. La première concerne la liaison entre Gare du Nord et Albert et est entièrement gérée par la STIB, à l'exception de la construction d'un tunnel sous les voies de la gare du Nord. Cette partie relève de la responsabilité de Beliris.

Het hele project bestaat uit twee fasen. De eerste fase betreft de verbinding tussen Noordstation en Albert, waarbij de MIVB verantwoordelijk is voor de omvorming van de premetrolijn, de ombouw van het premetrostation Albert tot een multimodale hub, de bouw van een nieuwe tunnel en van het station Toots Thielemans tussen Zuidstation en Anneessens. Beliris is dan weer verantwoordelijk voor de bouw van een verbindingstunnel onder de sporen van het station Brussel-Noord. Dat element maakt immers deel uit van de tweede fase van de metrowerken.

De bestaande stations worden aangepast voor de komst van metrolijn 3. Daarbij worden voornamelijk perrons verhoogd en nieuwe signalisatiesystemen geïnstalleerd. Er wordt ook een derde rail aangelegd om de metrostellen van stroom te voorzien. Die werken zijn al deels uitgevoerd.

De transformatiewerken van het premetrostation Albert tot multimodale hub liggen op schema. Tot eind augustus 2023 werd de nieuwe eindhalte voor tramlijn 18 verplaatst naar verdieping -1 van het station. Zo werd plaats vrijgemaakt op verdieping -2 voor het keerpunt van metrolijn 3. Tijdens het eerste semester van 2025 zal de vernieuwde toegang op het kruispunt van de Besmelaan en de Alsebergsesteenweg in gebruik worden genomen, inclusief de lift voor personen met een beperkte mobiliteit.

Voorts werden in de stations tussen de twee eindpunten ook al technische lokalen gebouwd, die uitgerust zullen worden overeenkomstig de nieuwe metrosignalisatie.

Daarnaast wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de ruwbouw van het station Toots Thielemans. Ook de verbindingstunnel tussen dat nieuwe station en het premetrostation nabij het Zuidstation is grotendeels aangelegd. In november was ongeveer 88% van de grond uitgegraven. De ruwbouw van station Toots Thielemans zou eind 2024 klaar moeten zijn. In principe zou de Stalingradlaan dan in de loop van 2025 opnieuw dichtgegooid en heringericht kunnen worden. Dat is broodnodig om de buurt nieuw leven in te blazen.

¹¹⁴⁷ De vergunning voor de afbraak van het Zuidpaleis moet nog uitgereikt worden. De scholen, sportclubs en handelszaken moeten op correcte wijze worden verplaatst of correct vergoed. Daarover bestaat nog veel onduidelijkheid. Andere werken zijn in voorbereiding, zoals de verbinding van de nieuwe Jamartunnel met de premetro onder het Baraplein en de doorgang onder de tramtunnel ter hoogte van de Kleine Ring.

Beliris heeft in overleg met Infrabel oplossingen gezocht voor de onderbreking aan het station Brussel-Noord. De technische oplossing waarvoor Beliris heeft gekozen, wordt op dit ogenblik besproken met de aannemer.

¹¹⁴⁹ (verder in het Frans)

Over de planning en de kostprijs kan ik u nog niets zeggen.

Les stations existantes seront adaptées en vue de l'ouverture de la nouvelle ligne de métro : rehaussement des quais, installation d'un nouveau système de signalisation et pose d'un troisième rail pour l'alimentation électrique des rames. En ce qui concerne la station de prémétro Albert, sa transformation suit le calendrier prévu. Des locaux techniques ont également été construits entre les deux terminus.

Quant à la future station Toots Thielemans, le gros œuvre devrait être achevé d'ici la fin de l'année, ce qui permettra de réaménager l'avenue de Stalingrad en 2025.

Le permis de démolition du palais du Midi doit encore être délivré. Les écoles, clubs de sport et commerces qui occupent les lieux devront être indemnisés ou déplacés, mais de nombreuses incertitudes subsistent à ce sujet.

Concernant l'interruption à la gare du Nord, Beliris a cherché une solution en concertation avec Infrabel.

(poursuivant en français)

Madame Pauthier, je ne peux pas encore vous communiquer les informations relatives au calendrier et aux budgets, mais un choix a effectivement été opéré par Beliris, qui fait actuellement

¹¹⁵¹ (verder in het Nederlands)

De vorige regering heeft twee besluiten genomen in verband met de compensatieregeling voor de handelaars in en in de buurt van het Zuidpaleis.

¹¹⁵³ (verder in het Frans)

Het eerste besluit heeft betrekking op de handelszaken rond het Zuidpaleis en voorziet in hogere bedragen dan de geldende schadevergoedingen. Er is een budget vrijgemaakt van 2 miljoen voor 2024 en van 1,8 miljoen per jaar van 2025 tot 2029. Daarbij is uitgegaan van het ergste scenario.

Het tweede besluit heeft betrekking op de handelaars in het Zuidpaleis. De compensatie wordt berekend op basis van drie criteria: huurwaarde, bruto exploitatieoverschot en ontslagvergoedingen. De voorbije weken zijn er een aantal bijeenkomsten gehouden om de handelaars te helpen met hun aanvragen, die voor 15 november 2024 moeten worden ingediend. Het totaalbudget bedraagt 5,8 miljoen euro.

Tot slot is er een overeenkomst opgesteld tussen de gemeente Sint-Gillis, Brussel-Stad, de MIVB, Net Brussel, Brussel Economie en Werkgelegenheid en hub.brussels om de handelaars te steunen.

¹¹⁵⁵ (verder in het Nederlands)

De tweede fase, van Noordstation tot Bordet, houdt de verlenging in van de lijn, de bouw van zeven stations, een tunnel van 4,5 km en een remise in Haren. Beliris zal de leiding over die werkzaamheden hebben. De vergunningsprocedure is van start gegaan.

In verband met de vergunningsprocedure voor de tunnel, de stations en de remise, die loopt bij urban.brussels, werden er aangepaste plannen ingediend nadat de overlegcommissie begin 2024 de effectenstudie had besproken. Nu moet urban.brussels

l'objet de négociations avec l'entrepreneur. Nous espérons que ce dernier développement permettra d'apporter une solution au problème.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement précédent a adopté deux arrêtés relatifs au mécanisme de compensation pour les commerçants du palais du Midi et du quartier.

(poursuivant en français)

Le premier arrêté concerne les commerces qui sont établis autour du palais du Midi et qui subissent les conséquences des travaux. Les montants prévus ont été augmentés par rapport aux indemnités actuellement octroyées en cas de chantier. Il revient au prochain gouvernement de décider de l'entrée en vigueur de l'arrêté en fonction de l'évolution du chantier.

Cet arrêté comprend, d'une part, une indemnisation accordée en 2024 aux commerçants installés autour du palais du Midi pour un budget de deux millions d'euros et, d'autre part, une indemnisation qui leur sera versée de 2025 à 2029 pour un budget de 1,8 million d'euros par an. Ces montants ont été déterminés sur la base de prévisions maximalistes en vue de couvrir le scénario du pire. Dans ce dossier, c'est malheureusement souvent ce dernier qui se produit.

Le second arrêté concerne les commerçants établis dans le palais du Midi et définit la méthode de calcul des indemnités sur la base de trois critères : la valeur locative, l'excédent brut d'exploitation (EBITDA) et les indemnités de licenciement du personnel.

Une série de rencontres ont déjà eu lieu ces dernières semaines afin de soutenir les commerçants dans leurs demandes et de s'assurer de la complétude des dossiers. Les demandes d'indemnisation doivent être introduites avant le 15 novembre 2024. Le budget s'élève à 5,8 millions d'euros.

Par ailleurs, une convention pour l'accompagnement des commerçants a été élaborée entre la commune de Saint-Gilles, la Ville de Bruxelles, la STIB, Bruxelles Propreté, Bruxelles Économie et Emploi et la coordination de hub.brussels. Elle est actuellement soumise à la signature des différentes parties prenantes.

(poursuivant en néerlandais)

Pour la deuxième phase, de Gare du Nord à Bordet, la procédure d'adjudication est en cours.

Dans le cadre de la procédure d'adjudication pour le tunnel, les stations et le dépôt, urban.brussels doit à présent décider de la poursuite de la procédure. Je m'attends à une décision d'ici fin 2024.

Parallèlement, l'analyse des offres soumises en mai 2023 pour la deuxième phase est en cours. Elles sont nettement supérieures

over het vervolg van de procedure beslissen. Over de aanpassing van de procedure voor de vergunning voor de bouw van een tunnel onder het station Brussel-Noord verwacht ik tegen eind 2024 een beslissing.

Parallel daarmee loopt de analyse van de offertes die in mei 2023 zijn ingediend voor de tweede fase, meer bepaald voor de tunnel onder het station Brussel-Noord. Zoals u weet, heeft de Brusselse regering aan Beliris en de federale regering gevraagd om die offertes te herbekijken, aangezien ze een heel stuk hoger lagen dan de ramingen. Ik heb daarover ondertussen informatie gekregen van Beliris.

¹¹⁵⁷ (verder in het Frans)

Beliris laat weten dat er onregelmatigheden in die twee offertes zitten en dat slechts een ervan eventueel geregulariseerd kan worden. Dan zou er nog maar één inschrijver overblijven, wat niet wenselijk is.

Op technisch vlak doet Beliris aanbevelingen om de risico's minder op de inschrijvers af te wentelen en meer op de aanbestedende overheid.

Op financieel vlak stelt Beliris de geraamde kostprijs voor de bouw van de stations en de tunnel, met inbegrip van een reserve voor onvoorziene omstandigheden, bij tot 1,679 miljard euro. Dat is 242 miljoen euro of 14% meer dan eerst geraamd.

Beliris stelt daarom voor de huidige procedure stop te zetten en de aanbesteding in gewijzigde vorm opnieuw uit te schrijven. Dat zorgt uiteraard voor uitstel van het project. Beliris suggereert daarbij ook mogelijke alternatieve procedures, zoals een publiek-private samenwerking of een opdeling van de aanbesteding.

Het is aan de volgende regering om die knopen door te hakken.

aux estimations et j'ai reçu entre-temps des informations à ce sujet de la part de Beliris.

(poursuivant en français)

Ces informations nous proviennent donc de Beliris, pas de la STIB. L'analyse de Beliris comporte, tout d'abord, un volet juridique concernant la conformité des offres à l'ensemble des exigences minimales. Beliris nous a communiqué parvenir à la conclusion que les deux offres reçues sont irrégulières et qu'une seule pourrait éventuellement être régularisée.

Étant donné qu'une négociation avec un seul soumissionnaire n'aboutirait probablement pas à un résultat satisfaisant, Beliris propose de renoncer à la procédure actuelle après une période de gel. Il est proposé d'étudier, pendant ce temps, les modifications pouvant être apportées au marché, notamment le cahier des charges et la procédure du marché. Le marché devra donc être relancé, avec un impact sur le calendrier du projet.

L'étude comporte également un volet technique, qui propose des recommandations visant à réduire la proportion des risques dans les offres des soumissionnaires, et donc à faire porter davantage le risque sur les épaules du pouvoir adjudicateur.

Par ailleurs, le volet financier de l'étude conclut que l'estimation actualisée pour le marché du génie civil des gares et du tunnel est d'environ 1,5 milliard d'euros. En ajoutant à ce montant une réserve pour gérer les imprévus de chantier, Beliris estime le coût des travaux du lot 3 à 1,679 milliard d'euros, soit une augmentation de 242 millions d'euros ou d'environ 14 % par rapport à l'estimation précédente.

L'analyse de Beliris aboutit donc à la recommandation de geler la procédure de marché, de réaliser une nouvelle campagne géotechnique et d'étudier des pistes de modifications du projet, afin de réduire les coûts et les risques pour l'entrepreneur. Il est également recommandé d'étudier d'autres pistes relatives à la procédure du marché, comme un partenariat public-privé ou un allotissement.

Il appartiendra au prochain gouvernement de se prononcer sur les suites à donner à cette analyse de Beliris. Ce n'est pas à moi d'en tirer les conclusions ou d'entreprendre une action. Bien sûr, ce dossier éminemment important doit être suivi, surtout pour ce qui est du financement et de la faisabilité du projet Gare du Nord-Bordet.

¹¹⁵⁹ (verder in het Nederlands)

De totale kostenraming voor het gedeelte Noordstation-Albert, dat wordt uitgevoerd door de MIVB, bedraagt 1,3 miljard euro. De financiering is opgenomen in het meerjareninvesteringsplan dat is goedgekeurd in het openbaredienstcontract 2024-2028 van de MIVB. Het plan houdt rekening met een reeks meerkosten, zoals de enorme prijsindexeringen als gevolg van de inflatie na de coronacrisis en de oorlog in Oekraïne, maar ook de kosten voor de ontmanteling en heropbouw van het Zuidpaleis.

De kosten voor het graven van de verbindingstunnel onder het station Brussel-Noord zijn inbegrepen in het gedeelte Bordet-Noordstation, dat door Beliris wordt geleid, en werden eind 2023 op 2,4 miljard euro geraamd. De technische oplossing wordt momenteel nog besproken met de aannemer. De finale kostprijs maakt deel uit van die onderhandelingen. Ik kan daar vandaag dus nog geen informatie over geven.

¹¹⁶¹ (verder in het Frans)

De laatste kostenraming voor het volledige project in het meerjareninvesteringsplan van de MIVB bedroeg eind 2023 dus minstens 3,9 miljard euro, namelijk:

- 2,4 miljard euro voor het gedeelte Bordet-Noordstation, vóór de analyse van de offertes door Beliris;

- 1,3 miljard euro voor het gedeelte Noordstation-Albert, inclusief de bijkomende kosten voor het Zuidpaleis;

- 173 miljoen euro voor het rollend materieel.

Met de door Beliris geraamde meerkosten zou het project in totaal minstens 4,1 miljard euro kosten. Op basis van de in mei 2023 ontvangen offertes voor beide gedeelten zou dit echter oplopen tot 4,6 miljard.

De volgende regering zal de financiering van het traject Bordet-Noordstation moeten onderzoeken. De formule van een publiek-privaat partnerschap of van een aanvullende lening moet worden geanalyseerd. Die laatste optie is echter geen oplossing, omdat het een ander soort schuld is, die moet worden terugbetaald.

¹¹⁶³ (verder in het Nederlands)

Uw vragen over contacten met de federale regering over een eventuele bijkomende financiering via Beliris kan ik nog niet beantwoorden. Zowel de Brusselse als de federale regering is in

(poursuivant en néerlandais)

Le coût total estimé du tronçon Gare du Nord - Albert s'élève à 1,3 milliard d'euros. Le financement s'inscrit dans le plan d'investissement pluriannuel approuvé dans le contrat de service public 2024-2028 de la STIB.

Les coûts du creusement du tunnel de jonction sous la gare du Nord sont inclus dans le tronçon Gare du Nord - Bordet, qui est géré par Beliris. Ils ont été estimés à 2,4 milliards d'euros fin 2023. La facture finale dépendra de la solution technique, qui est encore discutée avec l'entrepreneur.

(poursuivant en français)

Au total, la dernière évaluation budgétaire pour l'ensemble du projet, reprise dans le plan pluriannuel d'investissement de la STIB, était donc, à la fin 2023, d'au moins 3,9 milliards d'euros, à savoir :

- 2,4 milliards d'euros pour le tronçon Gare du Nord-Bordet, avant l'analyse des offres par Beliris pour le lot 3, dont il reste encore plus de 2,2 milliards d'euros à liquider ;

- 1,3 milliard d'euros pour le tronçon Gare du Nord-Albert, qui inclut les coûts supplémentaires relatifs au palais du Midi et dont il reste environ 1 milliard d'euros à liquider ;

- 173 millions d'euros pour le matériel roulant.

Si l'on ajoute le surcoût estimé par Beliris dans le cadre de son analyse des offres pour le lot 3, le coût total du projet serait d'au moins 4,1 milliards d'euros. Toutefois, si l'on se base sur les offres telles que reçues pour le lot 3 en mai 2023, le coût total pour les deux tronçons grimperait à 4,6 milliards d'euros.

Enfin, la question du financement du projet Gare du Nord-Bordet devra être étudiée par le prochain gouvernement. La formule du partenariat public-privé que vous évoquez doit être analysée, celle d'un prêt complémentaire à la Banque européenne d'investissement, aussi. Je rappelle cependant que cette dernière option ne constitue pas une solution pour financer le projet, car il s'agit d'un autre type de dette, qu'il faudra rembourser, et non d'une source externe de financement qui viendrait diminuer la charge pour la Région, comme si de l'« argent magique » arriverait sur son compte.

(poursuivant en néerlandais)

lopende zaken. Veel zal afhangen van de politieke keuzes van de volgende federale regering over de toekomst van Beliris.

¹¹⁶⁷ **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- U zegt dat onze vragen over de financiering terecht zijn en dat u aan een totaal van zo'n 4,6 miljard euro komt. Het is opvallend dat er voor zo'n belangrijk dossier met zo'n grote impact geen enkele financiële strategie werd uitgewerkt. Dat verwijt ik de huidige regering. Er is geen enkel bedrijf ter wereld dat zo'n groot bouwproject start zonder zicht te hebben op de financiering, en hetzelfde geldt voor overheden.

Nu we weten dat de onderhandelingen over de technische oplossing voor de verbindingstunnel onder het station Brussel-Noord tot een bijkomende grote vertraging zullen leiden, zou ik willen weten welke volgens u de impact zal zijn op het hele metroproject?

De putten in de Stalingradlaan kunnen in 2025 worden gedicht. Dat is goed nieuws voor de buurt. Hoe zit het met de heraanleg van die laan? Zullen de werken onmiddellijk van start gaan zodra het technisch mogelijk is? Wanneer zullen die werken, die heel bepalend zijn voor de buurt, voltooid zijn?

U geeft uitgebreide informatie over de compensatie van de handelaars, vanuit de veronderstelling dat nadien exact dezelfde activiteiten zullen plaatsvinden. Bij zo'n groot project lijkt het me echter logisch dat u niet alleen bij de handelaars, maar ook bij de buurtbewoners peilt naar de bestaande noden. Bent u dat van plan? Waarom zouden de huidige activiteiten rond het Zuidpaleis exact behouden blijven? Zijn we ervan overtuigd dat die zo schitterend zijn voor de buurt? Bestaan er geen alternatieven om de problematiek om te buigen in een opportuniteit?

¹¹⁶⁹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Naast schadevergoedingen wil de PTB ook een bevrozing van de huurprijzen, zodat de handelaars achteraf kunnen terugkeren.*

U hebt mijn vraag over het alternatief van Denys niet beantwoord.

Volgens de pers zou de MIVB 25 miljoen euro vrijmaken voor de tijdelijke verhuizing van de sportclubs. Waarom betaalt het consortium dat niet?

¹¹⁷¹ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Het is een complex dossier, dat ikzelf niet van meet af aan heb gevolgd. Het is in elk geval duidelijk dat de financiering onvoldoende voorbereid was. Er was geen duidelijk financieel kader en evenmin waren er voldoende provisies om onverwachte uitgaven te dekken.

Les éventuels financements supplémentaires par l'intermédiaire de Beliris dépendront des choix politiques du prochain gouvernement fédéral concernant l'avenir de Beliris.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Ce financement atteint environ 4,6 milliards d'euros. C'est incroyable que, pour un dossier d'une telle envergure, le gouvernement actuel n'ait élaboré aucune stratégie financière.*

Quel sera l'impact, sur l'ensemble du projet de métro, de l'important retard attendu dans les négociations au sujet de la solution technique pour le tunnel de jonction sous la gare du Nord ?

Les tranchées d'excavation de l'avenue de Stalingrad pourraient être refermées d'ici à 2025. Le réaménagement de cette avenue commencera-t-il dès que ce sera techniquement possible ? À quand la fin de ces travaux ?

Par ailleurs, envisagez-vous d'ouvrir aux riverains l'enquête menée sur les besoins des commerçants ? Pourquoi les activités actuelles autour du palais du Midi devraient-elles être maintenues dans leur forme actuelle ? Sommes-nous convaincus de leur adéquation avec les besoins du quartier ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Hormis les indemnités accordées aux commerçants, le PTB continue à réclamer le gel des baux, pour que tous les commerçants, clubs sportifs et occupants actuels puissent réintégrer à terme « leur » palais du Midi.

Je n'ai pas entendu de réponse à ma question sur la solution alternative proposée par l'entreprise Denys, dont le montant s'élève à 67 millions d'euros au lieu des 400 millions d'euros initiaux.

Confirmez-vous l'information parue il y a quelques jours dans la presse, selon laquelle la STIB dégagera un montant de 25 millions d'euros pour le déménagement temporaire des clubs sportifs ? Pourquoi n'est-ce pas le consortium qui assume ces coûts ?

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Il est manifeste que le financement de la ligne de métro 3 a été insuffisamment préparé. Vu l'explosion démographique, le projet conserve tout son sens, à condition de trouver les fonds nécessaires.*

Metrolijn 3 blijft een zinvol project. Het Brusselse premetronnetwerk dateert van de jaren zeventig. Sindsdien is de bevolking explosief toegenomen en de infrastructuur moet die groei volgen, op voorwaarde dat daar de nodige financiering voor gevonden wordt.

Ik sluit me aan bij de opmerkingen over de Stalingradlaan en het Zuidpaleis. De heraanleg biedt een opportuniteit om die buurt, die lang een verloren hoek was, op te waarderen.

De compensatieregeling is mij niet duidelijk. Heb ik goed begrepen dat zelfs de gemeente Sint-Gillis daarbij betrokken is? U hebt wel de globale bedragen van de compensaties genoemd, maar niet uitgelegd hoe de verschillende actoren aan die regeling bijdragen.

¹¹⁷³ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Hoewel ik goed van dit dossier op de hoogte ben, heb ik niet alles begrepen. Volgens een raming uit 2023 zouden de werken 4,6 miljard euro kosten. De MIVB en Beliris moeten in een hoorzitting komen uitleggen waar en waarom de situatie is ontspoord. Wat zijn de gevolgen voor de planning, de begroting en de buurt?*

Het was verkeerd van de PS en de MIVB om aan dit plan vast te houden, ondanks waarschuwingen van experten, de oppositie en het middenveld. Nu kunnen we alleen nog proberen de schade te beperken.

De omvorming naar een metrolijn ter hoogte van het station Albert moet onomkeerbaar worden. Anders dreigt de dienstverlening op de noord-zuidverbinding rampzalig te worden.

Ik wil de PTB erop wijzen dat in Frankrijk de staat instaat voor de publiek-private samenwerkingen. De Belgische staat laat ons echter in de steek, en komt vervolgens klagen over het slechte Brusselse beheer.

¹¹⁷⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Volgens de planning zou het traject tegen eind 2031 in gebruik kunnen worden genomen. Ik ben echter voorzichtig, want dan moeten alle stappen van de eerste fase - de vergunning, de ontmanteling,

Concernant l'avenue de Stalingrad et le palais du Midi, leur réaménagement offre une opportunité de revalorisation du quartier.

Quant au dispositif de compensation, ai-je bien compris que la commune de Saint-Gilles y est aussi associée ? Vous avez cité les montants globaux, mais sans détailler la contribution des différents acteurs.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Madame la Ministre, j'ai beau avoir une bonne connaissance de ce dossier, je n'ai pas tout saisi. La seule chose que j'ai comprise, c'est que ces travaux allaient coûter 4,6 milliards d'euros, si j'en crois l'estimation faite en 2023. Il est nécessaire que les représentants de la STIB et de Beliris reviennent au Parlement afin d'expliquer à tous les députés où et pourquoi la situation a dérapé.

Quelles seront les conséquences sur le calendrier, sur le budget ainsi que sur les quartiers, les commerçants et les habitants concernés ? Je pense tout particulièrement aux habitants de l'avenue de Stalingrad.

Le constat est clair : il était totalement erroné de s'acharner, dès 2008, à entreprendre ce projet, malgré les mises en garde des experts, des partis de l'opposition - dont Ecolo - et de la société civile. La responsabilité est celle du PS et de l'opérateur de transport. Aujourd'hui, il est impératif d'évaluer les moyens de s'en sortir à moindre mal, pour autant que ce soit possible. Or, selon moi, c'est impossible.

Aujourd'hui, il importe de rendre la conversion en métro irréversible à hauteur de la station Albert. Je pense d'ailleurs que c'est ce que la STIB est en train de faire. Il faut savoir qu'une réduction des services aux usagers de l'axe Nord-Sud se profile autour de la gare du Midi, et cette situation est un réel désastre.

Madame la Ministre, vous avez rappelé qu'il n'y a pas d'argent magique. On dit d'ailleurs aux particuliers qu'« emprunter de l'argent coûte aussi de l'argent ». À cet égard, j'aimerais rappeler au PTB qu'en France, c'est l'État qui garantit les partenariats public-privé. En Belgique, l'État nous abandonne et vient ensuite déplorer la mauvaise gestion de Bruxelles.

Nous demanderons donc des auditions supplémentaires de la STIB et de Beliris. Dans cette affaire, ce sont les bétonneurs qui gagnent de l'argent sur le dos des Bruxellois et des commerçants.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Selon le planning, le tronçon pourrait être mis en service d'ici fin*

de werken enzovoort - volgens schema verlopen. Dit is dus het huidige tijdschema, dat ik met de nodige voorzichtigheid geef.

Voor de heraanleg van de Stalingradlaan heeft de stad Brussel, die de wegbeheerder is, een vergunning aangevraagd. In principe kan die onmiddellijk na de werkzaamheden volgen. Hetzelfde geldt voor de Jamarlaan. Het is belangrijk dat de vergunningen er tijdig komen, zodat de heraanleg onmiddellijk kan aansluiten op de werken, maar dat ze ook niet jaren te vroeg komen, om rekening te kunnen houden met de veranderende tijdgeest.

Voor de handelaars zijn er twee soorten compensatie. Een eerste groep zijn de handelaars rond het Zuidpaleis die hun zaak willen voortzetten, maar die te lijden hebben onder de werkzaamheden. Daarnaast zijn er de handelaars die een zaak hebben in het Zuidpaleis. Die krijgen voor de stopzetting van hun contract een vergoeding. De meeste handelaars uit de buurt uiten de wens om hun zaak te kunnen voortzetten bij de heropbouw van het Zuidpaleis. Dat is een discussie die de stad Brussel, die eigenaar is van het Zuidpaleis, zal moeten voeren. Ik ben het met u eens dat de buurtbewoners daarbij betrokken moeten worden. Er is echter een duidelijke vraag van de handelaars om in het Zuidpaleis hun handel te kunnen voortzetten en daar de garantie voor te krijgen.

¹¹⁷⁷ *(verder in het Frans)*

De regering heeft aanzienlijke compensatiebedragen uitgetrokken voor de sportclubs, die de MIVB zal toekennen. De clubs moeten hun activiteiten immers in de buurt kunnen voortzetten. Daarnaast is de hogeschool een belangrijke factor in de democratisering van het onderwijs. Die moet dan ook blijven.

¹¹⁷⁹ **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- De cd&v-fractie is voorstander van duurzame mobiliteit, en in principe ook van verplaatsingen met de metro. Dit dossier doet echter de wenkbrauwen fronsen.

Als het gaat over de financiering hebt u het over 4,6 miljard euro. Dat bedrag is echter niet up-to-date. In verband met het tijdschema sprak u alleen over de eerste fase, niet over de tweede. Ook daarover moet u meer duidelijkheid scheppen.

U bracht vandaag nieuws toen u zei dat Beliris een nieuwe overheidsopdracht vraagt. Dat biedt de toekomstige regering de kans om het dossier helemaal te herbekijken wat financiering, impactanalyse en mogelijke alternatieven betreft.

In verband met de werkzaamheden aan het Zuidpaleis moet de regering zeker luisteren naar de handelaars. Ze moet echter ook rekening houden met de noden van de buurt. Er zijn vrij veel handelszaken, ook in de centrale lanen, die van niet al te hoge kwaliteit zijn. De regering moet de buurtbewoners betrekken bij

2031, à condition que toutes les étapes de la première phase se déroulent conformément au calendrier.

La Ville de Bruxelles, gestionnaire de voirie, a introduit une demande de permis pour le réaménagement de l'avenue de Stalingrad et du boulevard Jamar, qui pourrait débiter immédiatement après les travaux du métro.

Deux types de compensation sont prévus pour les commerçants : l'une pour ceux qui sont installés autour du palais du Midi et qui souhaitent poursuivre une activité affectée par le chantier, l'autre pour les commerçants établis dans le palais du Midi, qui perçoivent une indemnité pour la résiliation de leur contrat. La plupart d'entre eux souhaitent poursuivre leur activité. Cette discussion devra être menée par la Ville de Bruxelles, propriétaire du palais du Midi, de préférence en impliquant les riverains.

(poursuivant en français)

Les budgets considérables de compensations accordées aux clubs sportifs ont été libérés par le gouvernement et seront attribués par la STIB. Il importe en effet que ces clubs, tout comme les commerces et les écoles abrités dans le palais du Midi, puissent poursuivre leurs activités essentielles à la vie du quartier et son tissu économique. Il faut veiller à ce que ces clubs sportifs, lieux d'accueil de très nombreux jeunes, soient délocalisés dans les alentours. La haute école attire, pour sa part, une population locale, élément clé de la démocratisation de l'enseignement qu'il faut absolument maintenir.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Le montant du financement de 4,6 milliards d'euros n'est pas à jour et vous n'avez pas parlé de la seconde phase de chantier.*

Vous annoncez que Beliris demande un nouveau marché public. C'est l'occasion, pour le futur gouvernement, de revoir le financement du dossier et de réétudier ses incidences et les solutions alternatives.

Le gouvernement doit écouter les nombreux commerçants de la zone du palais du Midi, mais leurs commerces ne sont pas tous de bonne qualité. Impliquer les riverains dans le réaménagement transformerait une situation difficile en une opportunité.

- L'incident est clos.

de herinrichting van de buurt, zodat een moeilijke situatie een
opportunity kan worden.

- *Het incident is gesloten.*

1185 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK
KÖKSAL**

1185 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1185 **betreffende de beoordeling van rijexamencentra.**

1187 **De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).**- *In mei 2023
ontving Brussel Mobiliteit het eindverslag van de audit
die Deloitte uitvoerde bij de twee erkende centra die in
Brussel verantwoordelijk zijn voor de technische keuring en
de rijexamens. Dat bevatte enkele aanbevelingen over de
rijexamencentra, waaronder strengere sancties tegen fraude en
een beter beheer van de no-shows.*

*Een andere aanbeveling luidde dat bepaalde activiteiten, zoals
opleiding en vertaling, gecentraliseerd konden worden bij de
Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB).*

*Ik betreur echter dat het verslag geen expliciete aanbevelingen
bevatte over een onlinereserveringssysteem voor het praktische
rijexamen. Nu moeten kandidaten zich nog steeds persoonlijk
naar de centra begeven om een afspraak te maken en dat is
echt ouderwets, zeker gezien de beperkte openingsuren van die
centra.*

*Welke stappen hebben de centra en uw kabinet gezet sinds de
resultaten van de audit bekend zijn?*

*Waarom wordt er in het verslag niet gesproken over een
onlinereserveringssysteem, terwijl er duidelijk problemen zijn
met het beheer van de afspraken?*

*Is er nog steeds sprake van bepaalde activiteiten te
centraliseren?*

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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

**concernant l'évaluation des centres d'examen du permis de
conduire.**

M. Sadik Köksal (MR).- *En mars dernier, je vous ai
interrogée en commission sur l'audit de Deloitte relatif aux deux
organismes bruxellois agréés pour le contrôle technique et le
permis de conduire. L'objectif était de procéder à une analyse
approfondie de ces organismes dans le cadre des missions de
service public qui leur sont confiées.*

*Bruxelles Mobilité a reçu le rapport final de cet audit en mai 2023
et plusieurs recommandations concernant les centres d'examen
du permis de conduire ont été formulées. Il s'agit principalement
de mettre en place des sanctions plus importantes pour les cas
de fraude et d'améliorer la gestion des cas de non-présentation.
La nécessité d'augmenter les tarifs des examens y est également
abordée, étant donné que le secteur est déficitaire et que ses
revenus sont uniquement générés par ceux du contrôle technique
et du permis de conduire.*

*L'autre volet important est la centralisation de certaines
activités au sein du service public régional de Bruxelles
(SPRB), en collaboration avec les organismes reconnus de
contrôle technique et de permis de conduire. Cette centralisation
concernerait les activités qui peuvent être mutualisées pour les
deux organismes, ainsi que certaines activités du SPRB, à l'instar
de la formation, la traduction, le suivi des cas de fraude ou
l'uniformisation des systèmes informatiques et des questions
d'examen. Cela permettrait de réduire la charge de travail des
organismes actuels et du SPRB.*

*Je suis toutefois déçu de ne retrouver aucune recommandation
explicite concernant la prise de rendez-vous en ligne pour
l'examen pratique du permis de conduire. C'était un point que
j'avais déjà soulevé l'an dernier. À l'heure de la généralisation
de la prise de rendez-vous en ligne, les modalités d'inscription
à l'examen pratique exigent de se rendre en personne dans ces
centres. C'est une procédure assez moyenâgeuse, surtout au vu
des heures limitées d'ouverture des centres.*

*Le rapport met en lumière la gestion inefficace des rendez-vous
et la problématique des non-présentations. Depuis les résultats
de l'audit, quelles pistes concrètes ont-elles été tracées par les
centres et votre cabinet ? Pourquoi la possibilité de prendre
rendez-vous en ligne n'est-elle pas davantage abordée dans le
rapport, alors que la mauvaise gestion actuelle est clairement*

1189 *Voorts zou er dagelijks gefraudeerd worden bij het theoretisch examen. Welke maatregelen kunnen er worden genomen om dat soort fraude beter te bestrijden?*

Hoe verhoudt het aantal fraudegevallen zich tot het aantal examens dat er dagelijks wordt afgelegd?

Wat hebt u de afgelopen regeerperiode ondernomen om het tekort aan examinatoren en het ontbreken van een Brussels opleidingscentrum aan te pakken?

Hoeveel examinatoren werden er de afgelopen jaren in dienst genomen? Wat hebt u gedaan om meer vrouwen aan te trekken?

1191 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In 2022-2023 gaf de regering aan Brussel Mobiliteit de opdracht om een audit uit te voeren van de twee organisaties die verantwoordelijk zijn voor de autokeuringen en rijexamens. Het is niet aan de regering in lopende zaken om een beslissing over de voorgestelde maatregelen te nemen, maar wij hebben het werk voor de volgende regering voorbereid.*

Het is belangrijk dat de sector zijn prestaties en efficiëntie verbetert en bepaalde achterhaalde praktijken verandert. Ik heb Brussel Mobiliteit en de organisaties aangemoedigd om na te denken over de wijzigingen die nodig zijn aan het regelgevend kader om hun activiteiten te moderniseren, zoals vooraf laten betalen voor een afspraak of de centralisatie van bepaalde taken.

Ook de preventie van fraude bij de theoretische examens is een constante bekommernis. In samenwerking met Brussel Mobiliteit zijn er al verschillende tests uitgevoerd om de situatie te verbeteren. Zo is er onderzoek gedaan naar detectiesystemen voor elektronische apparaten, maar geen enkele oplossing was 100% effectief.

établie ? La centralisation de certaines activités est-elle toujours d'actualité ?

Les tentatives de fraude lors des examens théoriques constitueraient un problème récurrent. Dans l'audit, il est question de trois à quatre tentatives par jour. Par contre, il n'est pas précisé s'il s'agit de chiffres globaux ou propres à chaque centre. Outre les caméras existantes, quelles mesures prendre pour améliorer la lutte contre les cas de fraude ?

Combien de séances d'examen théorique ont-elles lieu chaque jour dans chacun des centres et combien de personnes y participent-elles ? Le chiffre de deux cas de fraude pour cent examens par jour me semble assez bas.

Enfin, qu'avez-vous fait sous la précédente législature pour remédier à la pénurie d'examineurs et à l'absence de centre de formation bruxellois ?

Combien de nouveaux formateurs ont-ils été engagés ces dernières années dans les centres d'examen bruxellois ? Quelles mesures avez-vous prises en faveur de la féminisation de ce secteur essentiellement masculin ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2022-2023, le gouvernement sortant a commandé à Bruxelles Mobilité un audit des deux organismes agréés pour le contrôle technique et l'examen du permis de conduire. À la suite de la crise du Covid-19, nous avons constaté que leurs chiffres d'affaires, leurs résultats, etc., présentaient des modifications importantes. L'objectif était de procéder à une analyse approfondie de ces organismes dans le cadre de leurs missions de service public. Ces observations pourront contribuer aux choix que le futur gouvernement devra poser. L'actuel gouvernement étant en affaires courantes, il ne nous appartient pas de statuer sur les options proposées, mais nous avons ainsi préparé le terrain.

Ce secteur doit gagner en performance et en efficacité, et faire évoluer certaines pratiques qui sont dépassées. C'est dans cette optique que l'audit a été mené. J'ai encouragé Bruxelles Mobilité et les organismes à réfléchir aux modifications du cadre réglementaire qui seraient nécessaires pour moderniser le fonctionnement de ces derniers. Par exemple, le prépaiement des rendez-vous permettrait de lutter contre les défaillances, qui sont un souci majeur pour le secteur. Ces adaptations réglementaires sortent toutefois des compétences habituellement reconnues à un gouvernement en affaires courantes. J'ai dès lors demandé à ce que le travail de réflexion se poursuive afin que le prochain gouvernement ait les cartes en main pour avancer rapidement dans ce dossier.

La centralisation éventuelle de certaines tâches ou structures en vue de réaliser une économie d'échelle au niveau régional fait partie des décisions à prendre. Aucune piste n'est actuellement écartée ni privilégiée.

Sur les quelque 200 examens théoriques organisés chaque jour ouvrable, des cas de fraude sont malheureusement régulièrement

¹¹⁹³ *Daarom is het belangrijk dat de sancties voor fraude een groter afschrik-effect krijgen, onder meer voor wie het examen niet zelf aflegt.*

De centra ondervinden tot slot grote problemen om technische medewerkers en rijexaminatoren te vinden. Sinds 2022 hebben de centra nog maar drie nieuwe examinatoren in dienst kunnen nemen. Het rekruteringsbeleid blijft het voorrecht van de autokeuringscentra, maar in dit geval lijkt het mij gepast om ze steun te verlenen en tegelijkertijd meer vrouwen warm te maken voor dit soort job.

¹¹⁹⁵ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *U zegt dat u het werk hebt voorbereid voor de volgende regering, maar de resultaten waren al in mei 2023 bekend. Het is jammer dat er zoveel tijd wordt verspild.*

- Het incident is gesloten.

¹¹⁹⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

¹¹⁹⁹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹⁹⁹ **betreffende de geluids- en trillingshinder veroorzaakt door de MIVB.**

¹²⁰¹ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Een aantal buurtbewoners en de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek hebben een rechtsvordering ingesteld tegen de MIVB, wegens de grote hinder door de ondergrondse doorkomst van metrolijnen 1 en 5. Studies*

détectés. Leur prévention est une préoccupation constante des centres d'examen. En collaboration avec Bruxelles Mobilité, plusieurs essais ont déjà été effectués en vue d'y remédier.

Des recherches ont également été menées au sujet de systèmes de détection de dispositifs électroniques. Il en est ressorti qu'aucune solution ne s'est encore avérée efficace dans 100 % des cas.

La réforme du système de sanctions devrait aussi donner un caractère plus dissuasif à ce dernier. En effet, les personnes qui participent à cette fraude en ne passant pas elles-mêmes l'examen devraient aussi être visées.

Enfin, en ce qui concerne tant le contrôle technique que les examinateurs du permis de conduire, les organismes rencontrent de grandes difficultés à remplir leur cadre, que ce soit par des travailleurs féminins ou masculins. Depuis 2022, deux nouveaux examinateurs de catégorie B ont été agréés au sein de La Sécurité Automobile et un au sein d'Auto Contrôle Technique. Un autre candidat examinateur a échoué aux examens et occupe actuellement un poste d'assistant administratif dans un centre.

Je vous rappelle toutefois que la politique d'embauche reste une prérogative des sociétés privées concernées. Cela étant, il me semble pertinent que des soutiens et des aides soient octroyés pour remplir ce cadre. Par ailleurs, comme vous l'avez évoqué, la féminisation du poste s'inscrit dans une évolution sociétale. Des outils peuvent dès lors être mis en place pour effectuer des avancées à cet égard.

M. Sadik Köksal (MR).- Je vous entends dire que tout a été préparé en vue du prochain gouvernement, mais, en l'occurrence, il s'agit de résultats qui nous ont été communiqués en mai 2023. Vous avez donc disposé de plus d'une année pour tenir compte des résultats de l'audit et transmettre les retours aux centres concernés. Je trouve dommage que vous ayez perdu autant de temps.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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

concernant les nuisances sonores et vibratoires de la STIB.

Mme Amélie Pans (MR).- Une action en justice a été intentée par 27 riverains et par les communes de Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek à l'encontre de la STIB, en raison des nuisances sonores et vibratoires causées par les lignes de métro 1 et 5. Les plaintes concernent principalement le passage des rames en sous-sol qui génèrent des bruits et vibrations excessifs depuis 2021. Cette situation empoisonne la vie des riverains, épuisés. Des études réalisées par un bureau

hebben bevestigd dat de geluids- en trillingsniveaus de normen overschrijden.

Ondanks de beslissing om de zaak voor de rechtbank te brengen en de belofte van de MIVB om actie te ondernemen, is de hinder niet afgenomen. De buurtbewoners vragen snelle en doeltreffende maatregelen.

Begin dit jaar zei u dat de MIVB curatieve en preventieve maatregelen had genomen. Hoe zit het daarmee? Wanneer zullen die afgerond zijn? Zijn er nieuwe maatregelen gepland of in bespreking? Zo ja, hoeveel zullen die kosten?

Hebt u ondertussen al een beter zicht op het tijdschema voor de vervanging van de wielen die niet aan de kwaliteitsnormen voldoen?

Wat denkt u van de optie om de metrostellen trager te laten rijden buiten de spitsuren, in afwachting van de nieuwe wielen? Is dat denkbaar al onderzocht?

d'experts mandaté par Bruxelles Environnement ont, de plus, confirmé que les niveaux de bruit et de vibrations dépassent les normes établies, surtout la nuit.

Ces résultats ont conduit à la décision de porter l'affaire devant le tribunal pour contraindre la STIB à prendre des mesures correctives. Cependant, malgré les promesses de celle-ci d'entreprendre des actions telles que le meulage plus fréquent des voies ou la réparation et le remplacement rapides des roues défectueuses, les nuisances n'ont pas été réduites. Les riverains continuent de demander des mesures plus efficaces et immédiates pour atténuer les nuisances au plus vite.

En début d'année, en réponse à une question d'une de mes collègues, vous avez affirmé qu'une série d'actions curatives et préventives avaient été mises en œuvre par la STIB. Où en sont ces mesures ? Quand seront-elles totalement achevées ?

De nouvelles mesures sont-elles aujourd'hui prévues ou en discussion ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles et quel est leur coût ?

Les roues qui ne répondent pas aux normes de qualité sont progressivement remplacées par des roues conformes. En début d'année, vous avez indiqué qu'il était encore trop tôt pour livrer le calendrier de ces remplacements. Qu'en est-il actuellement ?

Par ailleurs, plusieurs voix se sont déjà exprimées pour indiquer qu'il serait possible, en attendant le remplacement complet de ces roues, de diminuer la vitesse des rames de métro en dehors des heures de pointe. Une telle proposition a-t-elle déjà été étudiée ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ? Dans la négative, comment l'expliquez-vous ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis absolument consciente de l'impact majeur du bruit et des vibrations sur la vie quotidienne des riverains. Cette réalité est avérée sur certaines lignes de métro, et elle requiert une gestion appropriée.

Consciente de l'importance de cet enjeu, la STIB a mis en place une série de mesures dès la mi-octobre 2022, afin de prévenir l'aggravation de la situation, qui affecte de manière aléatoire certaines roues des rames M7. Pour rappel, ces roues s'ovalisent trop vite, ce qui provoque les problèmes que vous évoquez dans votre question.

La STIB a procédé dès le mois d'octobre à un graissage renforcé de l'interface entre les rails et les roues de toutes les rames, afin de limiter les vibrations.

Par ailleurs, elle a mis sur pied en urgence un programme de remplacement de certains rails usés par le passage des roues prématurément ovalisées des rames M7. Dans le même temps, elle a intensifié un programme de meulage des voies.

Ces interventions ont permis de prévenir une usure supplémentaire des voies sur lesquelles roulent les nouvelles rames M7, avec des résultats encourageants par rapport à la

¹²⁰³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik ben mij er terdege van bewust dat het lawaai en de trillingen een grote impact hebben op het dagelijks leven van de omwonenden.*

Daarom heeft de MIVB sinds oktober 2022 een aantal maatregelen doorgevoerd om te vermijden dat de situatie nog erger werd. Zo werden de wielen van alle stellen nog beter gesmeerd om de trillingen te beperken en heeft de MIVB een aantal sporen vervangen die versleten waren door de abnormale 'ovaalvorming' van de wielen van bepaalde M7-stellen. Voorts werd het slijpschema van de sporen nog opgevoerd.

In de tweede helft van 2022 heeft de MIVB een rotatieprogramma voor de problematische wielen opgesteld. Als er wielen met ovaalvorming werden gedetecteerd, werden die geherprofileerd. Het herprofileringstempo van de wielen van alle M7-stellen werd bovendien opgevoerd en dat vereist behoorlijk wat werk. Nu worden ze om de 60.000 km geherprofileerd in plaats van om de 160.000 km.

situation préexistante. Durant le second semestre 2022, la STIB a établi un programme de tournage des roues concernées par le problème d'ovalisation, et procédé à un reprofilage des roues des rames M7 pour lesquelles son système de détection des vibrations identifiait un cas d'ovalisation.

À la mi-août 2022, elle a procédé au reprofilage des roues problématiques de trois rames de métro après détection de vibrations problématiques par le système de la station Maelbeek.

Par ailleurs, elle a accéléré le rythme de reprofilage de toutes les roues des rames M7, ce qui représente un travail considérable, soit deux jours de travail complets par rame sur une installation lourde très spécifique - un tour en fosse -, dont la STIB dispose dans deux de ses dépôts.

Cette opération est en cours depuis l'automne 2022 sur les roues des rames M7 tous les 60.000 km, au lieu de 160.000 km en situation normale.

En parallèle, la STIB a développé et installé à la station Maelbeek un système qui mesure automatiquement les vibrations de chaque roue de chaque métro en circulation. Cela permet de déterminer et, dès lors, de sélectionner les roues devant être inspectées et, le cas échéant, reprofilées. La STIB n'attend donc plus l'échéance de la maintenance systématique pour vérifier l'état des roues et reprofile sélectivement les roues problématiques. Comme les roues déformées accélèrent la déformation des rails, le meulage intensifié reste d'application aussi longtemps que des roues au profil imparfait circulent sur l'infrastructure.

En plus des mesures préventives décrites ci-dessus, la STIB continue d'améliorer ses mesures préventives et d'en rechercher de nouvelles. Par exemple, afin de pouvoir envoyer une rame M7 plus rapidement à l'entretien et d'éviter de devoir reprofiler les 48 roues de chaque rame, la STIB a mis au point un dispositif automatisé qui permet de détecter précisément une roue spécifique nécessitant un reprofilage. Cette mesure permet d'accélérer le reprofilage des roues problématiques.

Les chiffres montrent l'évolution et l'accélération des mesures : il y a eu 144 roues reprofilées en décembre 2022, 44 en janvier 2023, 384 en février 2023 et 448 en novembre 2023.

La STIB a également testé un nouveau prototype de semelles à placer sous les rails des lignes problématiques. Elle a toutefois constaté que ce dispositif n'apportait pas d'amélioration notable, tant au niveau des vibrations qu'au niveau des bruits solidiens (les bruits provoqués par les vibrations). La STIB continue cependant d'approfondir cette piste afin de trouver des solutions permanentes.

En ce qui concerne le remplacement complet des roues des rames M7, la STIB a procédé à une autre mesure afin de remédier définitivement à leur usure prématurée : le remplacement progressif des « bogies », autrement dit les chariots situés sous la rame et contenant les roues usées, par les stocks de

¹²⁰⁵ Tegelijkertijd heeft de MIVB in metrostation Maalbeek een systeem geïnstalleerd dat de trillingen meet van elk wiel en elk metrostel dat er rijdt. Zo kunnen de problematische wielen systematisch worden geherprofileerd. Bovendien worden de sporen intensief geslepen zolang er wielen met een onvolmaakt profiel rondrijden.

Daarnaast blijft de MIVB haar preventieve maatregelen verbeteren en uitbreiden. Dankzij een automatisch detectiesysteem kan ze een M7-metrostel sneller op onderhoud sturen en slechts één specifiek wiel herprofileren in plaats van alle 48.

De MIVB testte ook een nieuw prototype van kussentjes die onder de sporen van problematische lijnen worden geplaatst, weliswaar zonder noemenswaardig resultaat. Toch blijft ze die mogelijkheid verder onderzoeken om duurzame oplossingen te vinden.

¹²⁰⁷ Bovendien vervangt de MIVB stelselmatig de versleten wielen van de draaistellen onder de M7-voertuigen door wielen die een grotere gelijkmatigheid vertonen, in de mate dat die beschikbaar zijn. De voorraad van die wielen is echter beperkt. De Spaanse producent van de M7-stellen, de firma CAF, speelt momenteel

twee concurrenten tegen elkaar uit om zo snel mogelijk aan nieuwe wielen te komen.

Al die maatregelen werpen hun vruchten af, maar het duurt even voor ze volledig effect hebben.

Ik laat het hierbij, want mijn spreektijd is om.

¹²⁰⁷ **De voorzitter.-** Aanvullende informatie kunt u de volksvertegenwoordiger schriftelijk bezorgen.

¹²¹¹ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** *(in het Frans).*- *De technische oplossingen die u noemt, vergen tijd. Het geduld van de omwonenden is echter op, want hun levenskwaliteit en de staat van hun huis hebben zwaar onder de trillingen te lijden.*

U hebt nog niet geantwoord op mijn suggestie om de metrostellen buiten de spitsuren trager te laten rijden.

¹²¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Daar had ik zonet inderdaad de tijd niet meer voor.*

Tijdens de spitsuren primeert de reissnelheid. Alle metrostellen worden dan ingezet. Tijdens de daluren hangt het aantal metrostellen af van de wachttijden en de synchronisatie tussen de verschillende lijnen. De stellen die niet rijden, kunnen dan onderhouden worden.

Wij zullen de suggestie om zo'n voorlopige oplossing door te voeren, doorgeven.

- Het incident is gesloten.

roues disponibles qui présentent de meilleures caractéristiques mécaniques d'homogénéité.

Cette première série d'actions a livré des résultats positifs, mais il faut être patient, car le stock de roues de remplacement disponibles qui présentent les caractéristiques requises est malheureusement limité. La STIB et la CAF - la société espagnole qui a fabriqué les rames M7 - sont confrontées à une absence de fournisseurs.

En outre, la STIB a passé auprès de cette même société une nouvelle commande de roues conformes à son cahier des charges. Afin d'accélérer le processus, la CAF a mis deux fournisseurs potentiels en concurrence, chacun de ces deux fournisseurs produisant des prototypes qui sont en cours de test sur la flotte de rames M7.

Ayant déjà dépassé mon temps de parole, je m'arrêterai ici.

M. le président.- N'hésitez pas à fournir de plus amples informations à la députée par écrit.

Mme Amélie Pans (MR).- Vous venez d'évoquer beaucoup de points techniques et de mesures dont la mise en œuvre prend du temps. Or, les riverains n'en peuvent plus. Certains ne parviennent plus à dormir la nuit. L'impact des nuisances sur leur qualité de vie est important. Les maisons elles-mêmes subissent des dégradations. J'ai même rencontré des riverains excédés qui voulaient vendre leur maison.

Vous n'avez, sans doute faute de temps, pas répondu à une de mes questions : peut-on diminuer la vitesse des rames tôt le matin et tard le soir ? Le trafic du métro n'en serait pas trop affecté, selon moi. Pourquoi la STIB n'adopte-t-elle pas cette mesure, facile à mettre en œuvre ? Cela pourrait soulager les riverains, le temps que tous les aspects techniques de la solution globale soient réglés.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est en effet l'une des réponses que je n'ai pas encore eu le temps de fournir. À l'heure de pointe, la vitesse commerciale détermine, à flotte donnée (donc en faisant circuler toutes les rames de métro dont dispose la STIB), l'intervalle entre les rames, donc aussi le nombre de voyageurs que la STIB peut transporter par heure et par sens de circulation.

En dehors des heures de pointe, la STIB fait circuler les rames qui ne doivent pas faire l'objet d'une maintenance à ce moment-là. Le nombre de rames en circulation est, dès lors, réduit. En dehors des heures de pointe, les critères servant à déterminer le nombre de rames en circulation sont le temps d'attente et la synchronisation des correspondances avec les autres lignes.

La vitesse d'exploitation est un facteur essentiel de l'offre de service. La recherche d'un meilleur équilibre et d'une solution provisoire est une suggestion que nous transmettrons.

| - *L'incident est clos.*