



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

**Commissie voor de Financiën  
en de Algemene Zaken,**

**belast met de Begroting, het Openbaar  
Ambt, de Externe Betrekkingen,  
de Biculturele Aangelegenheden, het Imago  
van Brussel en de Burgerparticipatie**

---

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 9 OKTOBER 2023**

---

**ZITTING 2023-2024**

---

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

---

**Commission des Finances  
et des Affaires générales,**

**chargée du Budget, de la Fonction  
publique, des Relations extérieures,  
des Matières biculturelles, de l'Image de  
Bruxelles et de la participation citoyenne**

---

**RÉUNION DU  
LUNDI 9 OCTOBRE 2023**

---

**SESSION 2023-2024**

---

### ***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](mailto:criv@parlement.brussels)

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

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

## INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala 5

aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende de ratificatie van handels-overeenkomsten.

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 9

aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende de internationale conferentie voor het herstel van Oekraïne (URC 2023).

Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 11

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

betreffende de recente berichten over de financiering van metro 3 door middel van Smart Move-inkomsten.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer John Pitseys 11

betreffende de financiering van metrolijn 3.

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

## SOMMAIRE

Question orale de Mme Latifa Aït Baala 5

à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant la ratification des accords commerciaux.

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 9

à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant la conférence internationale pour le redressement de l'Ukraine (URC 2023).

Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter 11

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

concernant les récentes annonces relatives au financement de la ligne de métro 3 par les recettes de Smart Move.

Demande d'explications jointe de M. John Pitseys 11

concernant le financement du métro 3.

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer John Pitseys (Ecolo)		M. John Pitseys (Ecolo)	
De heer Juan Benjumea Moreno (Groen)		M. Juan Benjumea Moreno (Groen)	
Mevrouw Clémentine Barzin (MR)		Mme Clémentine Barzin (MR)	
De heer Luc Vancauwenberge (PTB)		M. Luc Vancauwenberge (PTB)	
De heer Guy Vanhengel (Open Vld)		M. Guy Vanhengel (Open Vld)	
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)		M. Emmanuel De Bock (DéFI)	
De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)		M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)	
De heer Pascal Smet (Vooruit.brussels)		M. Pascal Smet (Vooruit.brussels)	
De heer Sven Gatz, minister		M. Sven Gatz, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans	31	Question orale de Mme Françoise Schepmans	31
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,	
en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,		et à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,	
betreffende de uitspraken van de voorzitter van de Belgische Voetbalbond over het WK vrouwenvoetbal 2027.		concernant les déclarations de la présidente de la Fédération belge de football relatives à la Coupe du monde de football féminin 2027.	

1103 Voorzitterschap: de heer Rachid Madrane, voorzitter.

Présidence : M. Rachid Madrane, président.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA**

**QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA**

1105 **aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

**à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,**

1105 **betreffende de ratificatie van handelsovereenkomsten.**

**concernant la ratification des accords commerciaux.**

1107 **Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) (in het Frans).**- *Sommige handelsakkoorden die de Europese Unie sluit, moeten door alle lidstaten worden geratificeerd. In België moeten alle parlementen dat in zo'n geval doen.*

**Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Comme vous le savez, certains accords commerciaux conclus par l'Union européenne avec ses partenaires internationaux doivent être ratifiés par l'ensemble des États membres et, a fortiori dans notre cas, par tous les parlements du Royaume. Ces accords visent à créer de meilleures occasions commerciales pour les États membres de l'Union européenne et à véhiculer nos valeurs communes au travers des échanges commerciaux.

*Volgens de belangrijkste werkgeversorganisaties van het land wachten momenteel acht vrijhandelsverdragen op ratificatie in België. De procedure zou traag en soms weinig efficiënt zijn. Dat moet beter kunnen, zeker nu het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie eraan komt.*

Néanmoins, selon les principales organisations patronales du pays, huit accords commerciaux de libre-échange seraient aujourd'hui en attente de ratification par nos parlements. Il s'agirait d'une procédure lente et parfois peu efficace. Nous nous devons de faire mieux, notamment avec la présidence tournante du Conseil de l'Union européenne, qui approche à grands pas.

*We weten trouwens hoe belangrijk de buitenlandse handel voor de Belgische en Brusselse economie is. In 2022 was die volgens het Agentschap voor Buitenlandse Handel goed voor 604 miljard euro. Volgens het Verbond van Belgische Ondernemingen is de uitvoer goed voor 94,2% van het bruto binnenlands product.*

Par ailleurs, nous connaissons le poids du commerce extérieur pour l'économie belge et bruxelloise. À titre d'exemple, l'Agence pour le commerce extérieur estime que les exportations belges représentaient 604 milliards d'euros en 2022, et des centaines de milliers d'emplois en dépendent. Selon la Fédération des entreprises de Belgique, ces exportations représentent 94,2 % du produit intérieur brut du pays.

*Om welke acht akkoorden gaat het? Waarom duurt de ratificatie zo lang? Welke obstakels vertragen de onderhandelingen tussen de deelstaten? Wat heeft de Brusselse regering al ondernomen om de procedures te versnellen? Bespreek u het probleem met uw ambtgenoten?*

Quels sont les huit accords en question ?

Pourquoi la procédure est-elle si lente ? Quels sont les facteurs de blocage dans les négociations entre les entités fédérées ?

Sur quelles modifications du système le gouvernement bruxellois a-t-il déjà travaillé pour accélérer ces procédures ?

Quels échanges entretenez-vous avec vos homologues à cet égard ?

1109 **Mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris (in het Frans).**- *De acht Europese akkoorden die nog op ratificatie wachten, zijn de Economische Partnerschapsovereenkomst met de SADC-EPO-staten; de tijdelijke Economische Partnerschapsovereenkomsten met Ghana, met Ivoorkust en met Centraal-Afrika; de Handelsovereenkomst met Colombia en Peru, en het protocol dat rekening houdt met de toetreding van Ecuador; de brede Economische en Handelsovereenkomst (CETA) met Canada; de investeringsbeschermingsovereenkomst met de Republiek*

**Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.**- Je confirme que huit accords commerciaux sont en attente de ratification finale par la Région de Bruxelles-Capitale. Pour plus de précisions, il s'agit des accords suivants :

- l'accord de partenariat économique entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États de l'accord de

*Singapore, en tot slot de investeringsbeschermingsovereenkomst met de Socialistische Republiek Vietnam.*

*Elke deelstaat is verantwoordelijk voor zijn ratificatieprocedure. De bespreking van de ratificatie gebeurt daarom veelal in de deelstaat, en niet tussen de deelstaten. De meerderheid bekijkt geregeld welke verdragen voorrang moeten krijgen.*

partenariat économique de la Communauté de développement de l'Afrique australe ;

- l'accord de partenariat économique d'étape entre le Ghana, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part ;

- l'accord de partenariat économique d'étape entre la Côte d'Ivoire, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part ;

- l'accord entre la Communauté européenne, d'une part, et l'Afrique centrale, d'autre part ;

- l'accord entre l'Union européenne, d'une part, et la Colombie et le Pérou, d'autre part, ainsi que son protocole tenant compte de l'accession de l'Équateur ;

- l'accord économique et commercial global entre le Canada, d'une part, et l'Union européenne, d'autre part (CETA) ;

- l'accord de protection des investissements entre l'Union européenne, d'une part, et la République de Singapour, d'autre part ;

- l'accord de protection des investissements entre l'Union européenne, d'une part, et la République socialiste du Viêt Nam, d'autre part.

Cependant, pour plusieurs des traités que je viens de mentionner, ni toutes les entités belges compétentes ni tous les États membres ne sont arrivés au bout des procédures de ratification. Vous faites référence à des négociations qui provoquent un blocage entre les entités fédérées. Il importe de signaler que chaque entité fédérée est responsable individuellement de sa procédure de ratification. Il n'y a donc pas toujours de discussions entre entités fédérées et la question de l'opportunité se pose principalement au sein de chacune d'elles.

Concernant les traités en question, ils font l'objet de discussions régulières au sein de la majorité. Ces discussions visent à établir la priorité et l'opportunité politiques de présenter un traité au gouvernement et au Parlement pour assentiment.

Compte tenu de la discrétion qui entoure ces discussions, je ne peux présumer des traités qui seront approuvés durant cette législature. Dans tous les cas, la ligne directrice générale est l'accord de gouvernement en vertu duquel les traités de commerce et d'investissement doivent contenir des dispositions sociales et environnementales assorties de mécanismes efficaces de mise en œuvre et de contrôle, ainsi que des dispositions relatives au respect des droits de l'homme et des normes fondamentales de l'Organisation internationale du travail, y compris les droits syndicaux des travailleurs.

Ceci étant dit, et sans entrer dans le détail des traités que je viens de mentionner, je ne cache pas que pour certains de ces dossiers, mon cabinet entretient un dialogue discret avec la Commission européenne, pour obtenir des engagements clairs en matière

<sup>1111</sup> *Omdat de besprekingen met de nodige discretie worden gevoerd, kan ik niet vooruitlopen op verdragen die nog voor het einde van de regeerperiode worden goedgekeurd. De algemene richtlijn is het akkoord van de regering op grond waarvan handels- en investeringsverdragen sociale bepalingen en milieuclausules moeten bevatten, net zoals efficiënte controlemechanismes.*

*Dat neemt niet weg dat mijn kabinet in discrete dialoog met de Europese Commissie staat om duidelijke toezeggingen te krijgen over de naleving van mensenrechten en sociale rechten of de bepalingen in verband met duurzame ontwikkeling.*

*Voor een aantal verdragen zijn de teksten afgerond, maar lopen er bijvoorbeeld nog besprekingen over de bijlagen.*

*Het spreekt voor zich dat alles rond moet zijn voor we een instemmingsprocedure opstarten.*

*In verband met het CETA bespreken de Europese Commissie en Canada bijvoorbeeld aanvullende regels om kmo's toegang te verlenen tot de investeringsrechtbanken. De Europese partners willen dat die toegang automatisch wordt, maar Canada stuurt aan op voorafgaande toestemming per geval. Uit dat voorbeeld blijkt dat een verdrag ook na de afsluiting nog niet klaar is.*

*Ik ben me zeer bewust van het belang van zulke verdragen voor onze economie en werkgelegenheid.*

de respect des droits de l'homme, des droits sociaux ou des dispositions en matière de développement durable. Toutefois, afin de ne pas compliquer ce dialogue avec la Commission européenne, je ne peux fournir plus de détails à ce stade.

En outre, pour certains traités, les négociations des textes ont été conclues, mais des discussions se poursuivent sur des protocoles annexes ou d'autres instruments d'accompagnement, à la demande de plusieurs États membres et, au sein de la Belgique, de la Région bruxelloise. Il va de soi que nous attendons la finalisation de ces engagements additionnels avant d'entamer la procédure d'avis conforme. On peut citer ici non seulement la demande pour un protocole annexe avec le Mercosur, afin de rendre les dispositions relatives au commerce et au développement durable exécutoires et applicables.

Un autre exemple est l'accord économique et commercial global (Comprehensive Economic and Trade Agreement, CETA). Des discussions sont en cours depuis le début de l'année entre la Commission européenne et le Canada pour l'élaboration de règles supplémentaires concernant l'accès des PME au système juridictionnel des investissements (SJI) du CETA. Pour mémoire, le SJI est le nouveau modèle pour le règlement des différends dans le cadre des traités commerciaux. Il remplace le précédent modèle, controversé, des règlement des différends entre investisseurs et États.

Bien que des progrès aient été réalisés dans la mise en œuvre du SJI, notamment en ce qui concerne le financement et la désignation des juges, il reste un dernier point de discussion relatif à l'accès des PME à la procédure accélérée. Les partenaires européens souhaitent l'autoriser automatiquement en vue de garantir la meilleure protection possible des intérêts des PME dans le cas où elles auraient à faire face à un État. Le Canada souhaite pour sa part qu'une autorisation explicite préalable soit donnée à chaque fois, avant qu'une PME n'obtienne cet accès, et ce, afin d'éviter les abus.

Cette discussion sur la mise en œuvre du SJI définira une ligne pour tous les futurs mécanismes de ce type dans d'autres traités. Cet exemple montre que, même après sa conclusion, un accord reste un travail en cours, ce qui peut influencer le délai de ratification.

Compte tenu de l'économie ouverte de la Belgique et certainement celle de Bruxelles, je suis tout à fait consciente de l'importance de ces traités pour notre propre économie et nos emplois et suis donc d'accord avec vous sur ce point.

En revanche, je ne partage pas votre avis selon lequel nous devrions poursuivre à tout prix la libéralisation avancée du commerce, et ce même si elle n'est pas - ou pas suffisamment - assortie de mesures d'accompagnement et de protection du climat, des droits de l'homme et du travail.

Le gouvernement a demandé à Bruxelles International de mettre en place le personnel et les outils nécessaires pour assurer le suivi de négociations commerciales au niveau

<sup>1113</sup> *Ik ben het echter niet met u eens dat we de handel koste wat het kost moeten liberaliseren.*

*De regering heeft Brussels International opgedragen om de nodige middelen vrij te maken voor de follow-up van de Europese onderhandelingen. Dat project heeft geleid tot structurele samenwerking tussen Brussels International en hub.brussels, de publicatie van een jaarverslag, informatie-*

*uitwisseling en gezamenlijke economische en juridische analyses.*

*Gemengde verdragen komen ter sprake in de interministeriële conferentie Buitenlands Beleid. Daar wordt ook de vlotte ratificatie besproken, zeker nu het Belgische voorzitterschap eraan komt. Ik ben het met u eens dat het soms lang duurt als alle deelstaten zich moeten uitspreken.*

européen. Le projet a vu le jour et permis la mise en œuvre d'une collaboration structurée entre Bruxelles International et hub.brussels, débouchant notamment sur la publication d'un rapport annuel sur le suivi des politiques commerciales européennes, une plateforme d'échange d'informations et un renforcement des synergies en matière d'analyses économiques et juridiques.

Les échanges entre les entités fédérées au sujet des traités mixtes se font au sein de la conférence interministérielle de la Politique étrangère, qui a créé à cet effet un groupe de travail consacré aux traités mixtes. Il permet de discuter régulièrement des avancées.

L'importance d'un processus de ratification sans heurts y est en effet discutée. Cette importance est d'autant plus grande, comme vous le soulignez, dans la perspective de la prochaine présidence belge de l'Union européenne. Dans le même temps, le gouvernement continue à veiller à ce que seuls soient ratifiés les traités conformes à l'accord de gouvernement, à nos propres intérêts et à nos valeurs fondamentales.

Pour conclure, puisque vous me demandez mon avis personnel, je partage votre point de vue selon lequel la ratification des traités est parfois difficile lorsque toutes les entités sont déclarées compétentes. Cela implique parfois un nombre très limité d'articles qui déclarent une entité compétente pour ensuite ratifier l'intégralité d'un traité.

Je suis également favorable à une structure étatique plus efficace, où le pouvoir d'assentiment de ces traités n'appartiendrait plus à toutes les entités, selon le principe « in foro interno, in foro externo ». Une future réforme de l'État devrait pouvoir établir une méthode plus intelligente et praticable, où les intérêts des différentes entités fédérées sont pris en considération lors de la phase de négociation d'un traité en ce qui concerne leurs compétences, mais qui ne prévoit pas un droit de veto absolu lors de sa ratification. Je le répète, il s'agit là d'une conviction personnelle.

**Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Comme vous le confirmez, cette question reste d'actualité : les huit accords commerciaux que vous avez cités n'ont toujours pas été ratifiés. Ma question relaie les inquiétudes exprimées notamment par la Fédération des entreprises de Belgique.

Nous connaissons le poids et l'impact économique et social que ces accords représentent pour notre ville-région. Tout doit donc être entrepris pour accélérer les procédures et permettre l'entrée en vigueur de ces accords. Je comprends l'importance de la dimension des droits humains et des clauses liées au climat, notamment, mais cela ne doit pas occulter les autres dimensions économiques et sociales. En outre, à la veille de la présidence belge de l'Union européenne, nous ne pouvons pas nous permettre d'apparaître comme de mauvais élèves en matière de ratification.

*- L'incident est clos.*

<sup>1115</sup> **Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** *(in het Frans).*- *We weten allemaal hoe belangrijk de verdragen zijn voor het Brussels Gewest. Daarom moeten we alles in het werk stellen om de procedures te versnellen. Clausules in verband met mensenrechten en het klimaat zijn belangrijk, maar ze mogen de andere economische en sociale aspecten niet overschaduwen.*

*- Het incident is gesloten.*



1121 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1121 **aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

1121 **betreffende de internationale conferentie voor het herstel van Oekraïne (URC 2023).**

1123 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).**- *In juni 2023 vond in Londen de internationale conferentie voor het herstel van Oekraïne (URC 2023) plaats. Het doel was internationale steun vinden om Oekraïne te helpen bij de wederopbouw na afloop van het conflict.*

*Na de conferentie ontving Oekraïne 60 miljard euro financiële steun voor het herstel van zijn economie. Daarvan komt 50 miljoen euro uit een steunpakket van de Europese Unie. De privésector was bereid om aan het Oekraïense herstel bij te dragen, maar de Belgische bedrijven aarzelden. Dat lijkt paradoxaal, aangezien België duidelijk positief staat tegenover de wederopbouw van Oekraïne en de aansluiting van het land bij de Europese Unie.*

*Welk standpunt nam Brussel in over de Belgische deelname aan de conferentie? Hoever staan de interfederaal besprekingen?*

*Waarom staan Belgische bedrijven huiverachtig tegenover steun aan het wederopbouwprogramma voor Oekraïne? Steunt het Brussels Gewest het programma en neemt het eraan deel? Neemt het deel aan het evenement 'Rebuild Ukraine 2023' in Warschau? Zo niet, waarom niet?*

**QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,**

**concernant la conférence internationale pour le redressement de l'Ukraine (URC 2023).**

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- La conférence internationale pour le redressement de l'Ukraine (URC 2023) s'est tenue à Londres les 21 et 22 juin 2023 et a été coprésidée par le Royaume-Uni et l'Ukraine. Elle a été organisée dans le prolongement de la conférence de 2022 à Lugano, qui était coprésidée par la Suisse et l'Ukraine.

La conférence de 2023 s'est concentrée sur la mobilisation du soutien international en faveur de la stabilisation économique et sociale de l'Ukraine et de son redressement postconflit. L'aide d'urgence pour les besoins immédiats et le financement de la participation du secteur privé au processus de reconstruction ont été abordés.

Concrètement, l'Ukraine a reçu, à l'issue de cette conférence internationale, un soutien financier d'un montant total de 60 milliards d'euros pour rebâtir son économie. L'essentiel provient d'un paquet d'aide de 50 milliards d'euros que l'Union européenne a prévu de débloquer jusqu'en 2027. Alors que cette conférence a mis en évidence la force et le potentiel du secteur privé pour aider l'Ukraine à reconstruire en mieux, il apparaît que les sociétés belges ont été réticentes - voire opposées - à l'idée de soutenir ce programme de reconstruction.

Cela peut sembler paradoxal, étant donné que la Belgique se positionne clairement en faveur de la reconstruction de l'Ukraine et de son adhésion à l'Union européenne. Ce positionnement a d'ailleurs été illustré par la rencontre informelle de dix États membres de l'Union européenne - dont notre pays - à Bruxelles afin de discuter de l'adhésion de l'Ukraine à l'Union européenne.

Quelle a été notre position concernant la participation de la Belgique à la conférence internationale pour le redressement de l'Ukraine ? Où en sont les discussions au niveau interfédéral ?

Pourquoi les sociétés belges et bruxelloises se montrent-elles frileuses à l'idée de soutenir le programme de reconstruction de l'Ukraine ? Allons-nous y participer activement ? Dans l'affirmative, comment ? La Région bruxelloise soutient-elle ce programme et y participe-t-elle ? Sera-t-elle présente aux côtés de l'Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers et Flanders Investment & Trade lors de l'événement « Rebuild Ukraine 2023 » à Varsovie ? Dans la négative, pourquoi ?

<sup>1125</sup> **Mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris (in het Frans).**- Brussel was uiteraard voor de Belgische deelname aan de internationale conferentie over de wederopbouw van Oekraïne. Naast een vertegenwoordiger van de federale regering nodigde het Verenigd Koninkrijk ook Belgische ondernemingen uit. Ik weet niet welke bedrijven op de uitnodiging zijn ingegaan.

België schaarde zich volledig achter het plan voor het toekomstige herstel en de ontwikkeling van Oekraïne. Daarover was iedereen het eens tijdens het voorafgaande interfederaal overleg, waar bovendien maatregelen werden genomen om actief aan het programma deel te nemen.

Zo woonde hub.brussels in februari 2023 de eerste editie van 'Rebuild Ukraine 2023' in Warschau bij, met als doel een duidelijk beeld te krijgen van de plaatselijke behoeften. Daarnaast promootte het agentschap de Brusselse bedrijven die aan het initiatief kunnen bijdragen.

Voorts loopt in samenwerking met de stad Brussel het Kyiv Investment Forum 2023. Dat is gericht op de middelen die nodig zijn voor het herstel van Kiev en moet bijdragen aan het algemeen welzijn, een sneller herstel van Oekraïne en de uitbouw van een duurzaam economisch systeem met het oog op aansluiting bij de EU.

<sup>1127</sup> Ten slotte komt er, zodra de omstandigheden dat toelaten, een missie met de drie gewesten rond de heropstart van de handel met Oekraïne. Die moet zowel de deelnemende bedrijven als Oekraïne voordelen opleveren en bijdragen aan de wederopbouw. Hub.brussels zal daar een actieve rol in spelen.

Hub.brussels zal geen stand hebben op de tweede editie van 'Rebuild Ukraine 2023', omdat dat negen maanden na de eerste geen toegevoegde waarde biedt. Het agentschap neemt bovendien in november 2023 deel aan het Kyiv Investment Forum.

Hub.brussels zet zijn middelen in voor een doelgerichte, efficiënte wederopbouw van Oekraïne. Een eerste editie van

**Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.**- La Région de Bruxelles-Capitale est bien entendu favorable à la participation de la Belgique à la conférence internationale sur le redressement de l'Ukraine. La ministre fédérale des Affaires étrangères Mme Lahbib avait reçu une invitation pour la conférence de Londres, mais c'est finalement la ministre fédérale de l'Énergie Mme Van der Straeten qui y a représenté la Belgique. Le Royaume-Uni avait également pris l'initiative d'inviter plusieurs acteurs et entreprises belges qu'il avait sélectionnés, tels que BioNtech et AB InBev. Nous ignorons quelles entreprises ont finalement accepté l'invitation.

Outre la condamnation de l'agression russe, la déclaration nationale de la Belgique devant la conférence a énuméré les efforts qu'elle a fournis, comme l'accueil de 46.000 réfugiés ou les dizaines de millions d'euros dégagés pour l'aide d'urgence à des organisations internationales telles que la Banque mondiale ou l'Unicef.

La Belgique a aussi pleinement adhéré au plan de redressement et de développement de l'Ukraine comme cadre global des efforts futurs de redressement. Il n'y a pas eu de discussion sur ces points lors de la réunion intrabelge préalable de la direction générale de la coordination et des affaires européennes, y compris de la part de la Région. Des mesures ont en effet été prises pour participer activement au programme de reconstruction de l'Ukraine.

Il y a tout d'abord eu la participation de hub.brussels à la première édition de « Rebuild Ukraine 2023 », qui s'est tenue les 15 et 16 février derniers à Varsovie. Cette participation avait pour objectif de comprendre les besoins locaux en matière de reconstruction et de promouvoir les entreprises bruxelloises susceptibles de contribuer à cette initiative.

En outre, en collaboration avec la Ville de Bruxelles, une coorganisation du « Kiev Investment Forum 2023 » est en cours. Cet événement se concentre sur les moyens de reconstruire et de renforcer la région métropolitaine de Kiev, en mettant l'accent sur la transition numérique, les solutions technologiques et l'intégration socioéconomique. L'objectif est de contribuer au bien-être public, à une restauration plus rapide de l'Ukraine et à la création d'un système économique durable et équitable en vue d'une intégration ultérieure dans l'Union européenne.

Enfin, dès que les circonstances le permettront, il est prévu d'organiser une mission avec la participation des trois Régions pour relancer le commerce avec l'Ukraine. L'objectif est, d'une part, que les entreprises concernées tout comme l'Ukraine en sortent gagnantes, et, d'autre part, de contribuer aux efforts de reconstruction. Dans ce contexte, hub.brussels jouera un rôle actif et soutiendra les aspirations du pays à un avenir meilleur.

Hub.brussels n'aura pas de stand aux côtés de l'AWEX et de Flanders Investment & Trade (FIT) lors de l'événement « Rebuild Ukraine 2023 » à Varsovie. Comme mentionné précédemment, hub.brussels a déjà participé à la première édition de cet événement en février, pour comprendre les besoins locaux et promouvoir les entreprises bruxelloises. Une participation à

het Kyiv Investment Forum vond in november 2022 plaats, waarbij staatssecretaris Smet en de Brusselse burgemeester Close naar Kiev gingen met medisch materiaal en ze een samenwerkingsinitiatief opzetten voor het herstel van het Oekraïense cultureel erfgoed.

la deuxième édition à peine neuf mois plus tard ne présenterait pas de valeur ajoutée. De plus, en novembre 2023, hub.brussels participera au « Kiev Investment Forum », coorganisé avec la Ville de Bruxelles. Cet événement se focalisera sur la reconstruction et le renforcement de la région métropolitaine de Kiev.

Hub.brussels s'engage ainsi en concentrant ses ressources pour soutenir les objectifs de reconstruction de l'Ukraine de manière plus ciblée et plus efficace. Une première édition du « Kiev Investment Forum » s'est tenue en novembre 2022, avec la contribution active de la Région. Je rappelle que mon prédécesseur et le bourgmestre de la Ville de Bruxelles s'étaient rendus à Kiev à l'issue de ce forum pour approfondir la coopération et livrer du matériel médical, à savoir des ambulances de l'hôpital Saint-Pierre. Une initiative de coopération a également été mise en place pour la restauration du patrimoine culturel ukrainien.

1129 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Er is duidelijk bereidheid om aan de wederopbouw bij te dragen. Nochtans kreeg ik tijdens de conferentie de indruk dat het moeilijk wordt om dat concreter te maken.*

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)**.- Votre réponse démontre la volonté politique de participer à la reconstruction. Encore doit-elle se concrétiser dans les faits, et la conférence en question ne m'avait pas donné cette impression.

*Ik vraag me af of hub.brussels er geen belang bij heeft om naar Warschau te gaan. Ik probeer bij het agentschap meer te weten te komen.*

Je m'étonne de l'absence de la Région à l'événement de Varsovie. Si l'AWEX et FIT s'y rendent, c'est qu'elles y trouvent un intérêt. Pourquoi n'en va-t-il pas de même chez nous ? Je tenterai d'en savoir plus auprès de hub.brussels.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

1135 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

1135 **aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,**

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

1135 **betreffende de recente berichten over de financiering van metro 3 door middel van Smart Move-inkomsten.**

**concernant les récentes annonces relatives au financement de la ligne de métro 3 par les recettes de Smart Move.**

1137 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JOHN PITSEYS**

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JOHN PITSEYS**

1137 **betreffende de financiering van metrolijn 3.**

**concernant le financement du métro 3.**

1139 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Op woensdag 20 september liet u via de pers weten hoe u de financiering van metrolijn 3 hoopt te verzekeren zonder de schuldgraad te laten ontsporen. Samengevat berust uw plan op drie pijlers. Ten eerste rekent u op bijkomende middelen uit Beliris, ten tweede gaat u ervan uit dat Smart Move 250 miljoen euro opbrengt, en ten derde stelt u voor om een eigen inspanning te leveren van 300 miljoen euro in 2025 en 700 miljoen euro tegen 2030.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le mercredi 20 septembre, vous annonciez dans la presse que vous espériez garantir le financement de la ligne de métro 3 sans que le taux d'endettement dérive. En résumé, votre plan repose sur trois piliers : des fonds supplémentaires de Beliris, 250 millions d'euros générés par Smart Move, et un effort propre de 300 millions d'euros d'ici 2025 et 700 millions d'euros d'ici 2030.*

Vanochtend meldden De Morgen en enkele andere media dat u ook kijkt naar publiek-private samenwerkingen, waarbij een

*Ce matin, De Morgen et d'autres médias ont aussi fait savoir que vous envisagiez des partenariats public-privé.*

privéspeleer zou zorgen voor de kosten van het noordelijke deel van het bouwproject, waarna Brussel vervolgens stapsgewijs alles zou afbetalen. Zo zou het geweest de afbetaling over enkele decennia kunnen spreiden.

Volgens de media hebt u uw plannen ook al uit de doeken gedaan voor uw zusterpartij MR. Hopelijk zorgt u er vandaag voor dat we allemaal op de hoogte zijn van de manier waarop u de financiering van de metro ziet.

Hebt u de federale regering al gevraagd om de 492 miljoen euro Belirismiddelen voor nog niet gerealiseerde projecten te heroriënteren ten gunste van metrolijn 3? Op welk bedrag uit die reserve van 492 miljoen euro rekent u? Hoe werd die vraag onthaald?

<sup>1141</sup> Hebt u de federale regering al gevraagd om vanaf 2025 meer dan 50 miljoen euro aan Belirismiddelen voor metro 3 uit te trekken? In de pers sprak u over een mogelijke voorafname van 50 miljoen euro uit het Belirisfonds. Wat bedoelt u daarmee?

Het is mij niet geheel duidelijk hoe de eigen inspanning van 300 miljoen euro in 2025 zich verhoudt tot de kaasschaafbesparing van 343 miljoen euro voor 2024 die u kort voor de zomer aankondigde. Komt die er nog bovenop? Hoe kunnen we die inspanning leveren?

De mogelijkheid om inkomsten uit Smart Move te halen, werd onmiddellijk afgeschoten door de PS. Het is op zijn zachtst gezegd vreemd om de kredietwaardigheid van Brussel te laten afhangen van inkomsten uit een hoogst onzekere belasting die zelfs binnen de eigen regering geen steun krijgt. Houdt u rekening met het mislopen van die inkomsten?

Hoever staat het met Smart Move? Er waren nog tal van obstakels, niet alleen technische en juridische, maar ook in verband met de privacy enzovoort. Wordt dat allemaal voorbereid voor de volgende regering? Naar mijn gevoel wordt de knoop tijdens deze regeerperiode toch niet meer doorgehakt. Klopt dat, of werkt de regering nog altijd aan Smart Move? Hebben we de Europese middelen voor Smart Move intussen ontvangen?

Vanochtend las ik in De Morgen dat u niet verwacht dat de huidige regering nog een beslissing neemt over het noordelijke deel van metrolijn 3. Dat zou iets voor de volgende regering zijn. Omdat Brussel een zware schuld torst, die in 2028 tot 17 miljard euro oploopt, denken de tegenstanders van metrolijn 3 dat de financieringskwestie het project uiteindelijk de das om zal doen.

<sup>1143</sup> Klopt het dat u denkt dat er geen beslissing meer zal worden genomen over het noordelijke deel van metrolijn 3? Het lijkt me niet wenselijk om alles op de lange baan te schuiven. Nog meer vertraging kunnen we ons niet veroorloven.

*Avez-vous déjà demandé au gouvernement fédéral de réorienter les 492 millions d'euros des fonds Beliris destinés à des projets non encore réalisés vers le projet de ligne 3 du métro ? Sur quel montant de cette réserve comptez-vous ?*

*Avez-vous déjà demandé au gouvernement fédéral d'augmenter la dotation annuelle de Beliris destinée au métro 3 à partir de 2025 ?*

*Comment l'effort propre de 300 millions d'euros en 2025 s'articule-t-il avec les économies de 343 millions d'euros pour 2024 ?*

*Il est pour le moins étrange de faire dépendre la solvabilité de Bruxelles des recettes de Smart Move, alors que cette proposition a été rejetée d'emblée par le PS.*

*Où en est Smart Move ? Avons-nous reçu les fonds européens pour ce projet ?*

*J'ai lu ce matin dans De Morgen que vous vous attendiez à ce que la décision quant à la partie nord de la ligne 3 incombe au prochain gouvernement.*

*Le gouvernement actuel ne parvient-il plus à se prononcer sur ce projet ? Quelles conséquences un report supplémentaire aura-t-il sur ce projet ?*

Slaagt u er met deze regering niet meer in beslissingen te nemen over metrolijn 3? Welke gevolgen heeft extra uitstel voor dit project?

<sup>1145</sup> **De heer John Pitseys (Ecolo)** (in het Frans).- *Metrolijn 3 ging tijdens deze regeerperiode al vaak over de tongen. Het is dan ook een zeer complex dossier waar een behoorlijk prijskaartje aan hangt. In de pers gaf u aan dat de Brusselse schatkist volgens de recentste schattingen nog 4,7 miljard euro zal moeten ophoesten om het project te volbrengen. Los daarvan zal het Brussels Gewest het de komende jaren sowieso moeilijker krijgen om zichzelf te financieren.*

*De Ecolofractie vraagt al maanden om een duidelijk plan waarin de financiering van metrolijn 3 wordt gegarandeerd. In de pers stelde u een plan voor met vier mogelijke financieringsbronnen:*

- meer Belirismiddelen bestemmen voor metrolijn 3;
- Smart Move;
- bijkomende besparingen;
- de haalbaarheid onderzoeken van een publiek-private samenwerking voor de aanleg van de metro.

<sup>1147</sup> *U moet realistisch zijn over de verwachte opbrengsten van Smart Move. Er zullen immers ook begeleidende maatregelen noodzakelijk zijn.*

*Voorts ziet de Ecolofractie geen mogelijkheden om nog grote besparingen te realiseren. Er wordt steeds verwezen naar Optiris, maar dat zal niet volstaan. We vragen ons dan ook af op welke domeinen de regering nog meer zou willen besparen.*

**M. John Pitseys (Ecolo)**.- Je souhaiterais aborder plusieurs aspects de votre analyse de la situation budgétaire régionale ainsi que vos propositions visant à réduire le déficit. Bien que des discussions budgétaires soient en cours, j'aimerais en particulier discuter du financement de l'extension du métro, que vous avez récemment analysé dans la presse.

Le dossier de la ligne de métro 3 a souvent été au cœur des débats lors de cette législature, en grande partie en raison de sa complexité, comme en ont témoigné les blocages persistants autour de la question du palais du Midi, mais aussi, parce qu'il s'agit d'un projet d'une envergure financière considérable. Selon les dernières estimations dont vous avez fait part dans la presse, le Trésor bruxellois devra encore déboursier 4,7 milliards d'euros pour mener à bien ce projet, dont 486 millions d'euros pour la seule année 2025, selon vous, et près d'un milliard d'euros en 2029 et 2030. Soit respectivement 7 % et 15 % du budget annuel de la Région.

Parallèlement, en raison des crises successives que nous avons connues cette législature et des règles budgétaires qui corsètent, sinon la confection du budget, du moins l'analyse autour de ce dernier, la Région voit sa capacité à se financer réellement mise à mal pour les années à venir.

Depuis plusieurs mois, le groupe Ecolo exprime le souhait de disposer d'un plan financier clair offrant toutes les garanties nécessaires pour le financement de la ligne de métro 3. Vous avez présenté un plan à la presse, comprenant quatre sources possibles de financement :

- le doublement de l'enveloppe Beliris dédiée à la construction de la ligne de métro 3, qui passerait de 50 à 100 millions d'euros, en réduisant - je suppose - la part allouée à d'autres projets ;
- le lancement du projet Smart Move, avec des revenus escomptés allant jusqu'à 450 millions d'euros ;
- la réalisation d'économies supplémentaires, de l'ordre de 311 millions d'euros en 2025, et jusqu'à 711 millions d'euros en 2030 ;
- l'examen de la faisabilité d'un partenariat public-privé pour sa construction.

Au nom du groupe Ecolo, je souhaiterais réaffirmer quelques points d'analyse sur ces quatre propositions. Tout d'abord, il convient d'avoir une évaluation réaliste des recettes éventuelles de Smart Move, compte tenu notamment des mesures d'accompagnement qui devront immanquablement être mises en place. En effet, nous estimons qu'une part des recettes devrait servir à soutenir les Bruxellois dans la transition.

*De Ecolofractie gelooft ook allang niet meer in de efficiëntie van publiek-private samenwerkingen. Talrijke voorbeelden hebben al aangetoond dat het in feite tijdbommen voor de begroting en dus voor de belastingbetaler zijn.*

*In dit dossier zou een publiek-private samenwerking ook impliceren dat de opdrachtgever het hele proces van meet af aan opnieuw moet doorlopen, bijvoorbeeld voor de stedenbouwkundige vergunning. Daarbij zou heel wat tijd en geld verloren gaan. Ik kan me ook niet voorstellen dat investeerders bereid zijn om de komende vijftien jaar miljarden te investeren in ruil voor 30 miljoen euro rente per jaar over dertig jaar.*

*U stelt voor om veel meer Belirismiddelen te gebruiken voor de metro. Ten koste van welke andere Belirisprojecten zal dat gaan? Hoever staan de onderhandelingen met de federale regering over die herbestemming van Belirismiddelen?*

*Kunt u aan de hand van een tabel uitleggen hoe de bijkomende besparingen het gewest in staat zullen stellen een begroting in evenwicht te bereiken, de metrowerken te financieren en daarbij de strategische investeringen op te nemen in de berekening van het begrotingsaldo?*

*Is het de bedoeling dat de onderzochte publiek-private samenwerkingen de hele metrolijn, dus van Albert tot Bordet, bekostigen?*

Concernant les économies supplémentaires à réaliser, nous faisons le constat qu'à ce stade - mais je sais que des discussions sont en cours - il existe peu d'autres pistes d'économies massives. On cite toujours les mêmes sources d'économies, comme le programme Optiris. Ces réformes sont nécessaires et bienvenues pour de multiples raisons, mais ceux qui disent que le plan Optiris nous permettra de boucler les comptes en Région bruxelloise soit se trompent, soit trompent les citoyens. Il est donc légitime de nous interroger sur les autres domaines précis où nous envisagerions de procéder à des économies.

Enfin, en ce qui concerne les partenariats public-privé, nous sommes depuis longtemps loin d'être convaincus de leur efficacité. D'une part, plusieurs expériences, chez nous et en Europe, ont démontré que ces partenariats sont une bombe à retardement budgétaire souvent ignorée par les arbitrages à court terme. Quand un naufragé avale de l'eau de mer, cela fait du bien pendant cinq minutes mais quatre heures plus tard, l'estomac brûle. De même, à long terme, les partenariats public-privé ont un coût considérable pour les finances de l'État et, par conséquent, pour les contribuables et les usagers. Pour ne prendre qu'un exemple, les 25 ans de location de la tour des Finances coûtent presque le double des 311 millions d'euros déboursés par la société immobilière acquéreuse.

D'autre part, le recours à des partenariats public-privé signifierait que le maître d'ouvrage devrait recommencer tout le processus, y compris les études et les demandes de permis. Les pertes de temps et d'argent seraient considérables. Enfin, j'ai du mal à imaginer que des investisseurs consentent à investir des milliards d'euros sur quinze ans, en échange d'une rente de 30 millions par an sur 30 ans.

Monsieur le Ministre, concernant votre proposition de doubler la part de Beliris dédiée au métro, pourriez-vous préciser quels sont les autres projets dont la part consacrée par le fonds fédéral pourrait être réduite ou supprimée ? Pourriez-vous par ailleurs nous dire où en sont les discussions avec le niveau fédéral pour augmenter l'enveloppe de Beliris ?

Vous détaillez dans votre deuxième proposition les économies supplémentaires nécessaires au financement de la ligne de métro 3. Disposez-vous d'un tableau expliquant comment ces économies permettront d'atteindre la neutralité budgétaire, de financer le métro et d'inclure les investissements stratégiques dans le calcul du solde budgétaire ?

En ce qui concerne l'examen des partenariats public-privé que vous avez demandé, cela couvrirait-il la totalité de la ligne de métro 3, c'est-à-dire les tronçons Albert-Nord et Nord-Bordet ?

**M. Juan Benjumea Moreno (Groen)** (en néerlandais).- *Le débat ne porte pas seulement sur les déclarations d'un ministre, à un moment donné, sur ses plans de financement d'un projet, mais sur le financement de la mobilité à Bruxelles et dans la plupart des villes européennes, qui pèse trop lourd sur leurs finances.*

<sup>1148</sup> **De heer Juan Benjumea Moreno (Groen)**.- Omdat we deze discussie al een aantal keren gevoerd hebben, zoom ik graag een beetje uit.

Het debat gaat niet enkel over wat een minister op een bepaald moment zegt over zijn plannen voor de financiering van een project, maar over de financiering van mobiliteit in onze

hoofdstad en ook in de meeste Europese steden. Zowat elke grote Europese stad die aan grote infrastructuurwerken begint - hier gaat het nu over metrolijn 3, maar in de toekomst kan het ook gaan over andere lijnen -, wordt geconfronteerd met hetzelfde probleem, namelijk dat zo'n aanzienlijk project te zwaar weegt op de financiën. Dat is overal in de wereld het geval. De budgetten van een stad of stadsgewest zijn daarvoor ontoereikend. Hoewel elk land een andere financiering van zijn steden hanteert, wordt er altijd naar dezelfde oplossingen gekeken: een nationale financiering of de kosten afwentelen op de periferie.

Bij een nationale financiering, zoals voor de Londense metro, neemt de nationale overheid de volledige financiering op zich. Dat model gaat nog verder dan wat Beliris doet, want de nationale overheid neemt ook het volledige beheer van de middelen voor de uitbreiding van de Londense metro op zich. Dat is helaas op dit moment ondenkbaar in België, maar het zou wel goed zijn voor het land. De metro-infrastructuur wordt immers niet alleen gebruikt door Brusselaars, maar grotendeels zelfs door niet-Brusselaars, of het nu om toeristen of pendelaars gaat. Een groter aandeel van de nationale overheid in de financiering daarvan zou positief zijn om sneller vooruitgang te boeken. Ook grote tramlijnen, zoals in Madrid en Parijs, waar de metro aansluit op tramlijnen in de stadsrand, worden met nationale begrotingen gefinancierd.

<sup>1150</sup> Dat moet voor de Brusselaars het voornaamste denkspoor zijn. Zolang we blijven ruziën over hoe we de financiering binnen de gewestelijke begroting aanpakken, blijven we rommelen in de marge en zullen we vertraging blijven oplopen voor grote projecten, ongeacht de middelen waarover het Brussels Gewest zou beschikken en ongeacht de soliditeit van het begrotingsbeheer.

Een tweede oplossing is de kosten afwentelen op de periferie. Dat kan volgens twee modellen. Een eerste mogelijkheid bestaat erin dat een deel van de kosten wordt gedeeld met de omliggende gebieden, maar in dit geval lukt het niet zo goed om Vlaanderen mee te krijgen. Een tweede mogelijkheid is een stadstol invoeren, zoals onder meer Londen heeft gedaan, en een deel van de inkomsten daarvan gebruiken om alternatieven voor de auto aan te bieden, zoals de metro. Volgens mij moeten beide mogelijkheden volledig worden ingezet om grote infrastructuurprojecten te kunnen realiseren.

Wie zich tegen een van de mogelijkheden of tegen beide verzet, moet ook toegeven dat hij zich verzet tegen een uitbreiding van de Brusselse infrastructuur. Als Smart Move er niet komt en we krijgen ook geen bijkomende federale financiering, dan zal er op lange termijn zeer weinig uitgebreid kunnen worden in Brussel en worden grote infrastructuurprojecten helemaal onmogelijk.

Het lijkt me echter geen goed idee om verder te bekibbelen op de middelen waarover we nu beschikken door de beperkte Belirismiddelen volledig te bestemmen voor de metro, want dan kunnen we daar niets anders meer mee doen. We moeten pleiten

*Les mêmes solutions sont toujours envisagées : un financement national ou la répercussion des coûts sur la périphérie.*

*Dans la première solution, le gouvernement national assume la totalité du financement. C'est malheureusement impensable en Belgique, bien que l'infrastructure du métro soit utilisée en grande partie par des non-Bruxellois.*

*La deuxième solution consiste à répercuter les coûts sur la périphérie, suivant deux modèles : le partage des coûts avec les Régions environnantes ou l'instauration d'un péage urbain. Les deux options devraient être pleinement utilisées pour mener à bien des grands projets d'infrastructure à Bruxelles.*

*Cela ne me semble pas une bonne idée d'allouer les fonds limités de Beliris entièrement au métro. Nous devons plaider en faveur d'un meilleur financement de la Région bruxelloise et du lancement de Smart Move.*

voor een betere financiering van het Brussels Gewest en voor de invoering van Smart Move.

1152 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *Metrolijn 3 is een structurerend en milieuvriendelijk project voor de toekomst. De kosten zijn ondertussen evenwel de pan uit gerezen, deels door kortzichtig beheer en een gebrek aan leiderschap van de minister-president en de minister van Mobiliteit, deels door twijfelachtige keuzes, onder meer met betrekking tot het tracé, de opsplitsing van de trajecten en de overschattingen in de offertes. Bent u tot nieuwe conclusies gekomen na het onderzoek van de offertes door Beliris?*

*Volgens de laatste schattingen moet er bijna 5 miljard euro worden gevonden om het project te voltooien. Er werd u gevraagd om inventief te zijn, en dat bent u geweest: de verdubbeling van de Belirismiddelen, de invoering van Smart Move, extra besparingen en een onderzoek naar de haalbaarheid van een publiek-private samenwerking. U noemde met name een buitenbalansvehikel om de investering uit de begroting te houden en op lange termijn te kunnen afschrijven.*

*Ik wil u bedanken voor uw vastberadenheid om het metroproject tot een goed einde te brengen. Een aantal partijen die indertijd de beslissing mee hebben goedgekeurd, lijken het project nu te willen torpederen. Zij lijken te zijn vergeten dat in het gewestelijk mobiliteitsplan wordt uitgegaan van een toename tot 340.000 ritten per dag op het openbaarvervoernetwerk. Het is dus essentieel om dat netwerk verder uit te bouwen.*

*U legde uit dat het gewest op 492 miljoen euro extra zal kunnen rekenen via het samenwerkingsakkoord Beliris. Het gaat om middelen die niet voor andere projecten zijn gebruikt. Daarnaast kondigde minister Van den Brandt in 2022 aan dat er onderhandelingen gaande waren met de federale overheid over de Belirisfinanciering voor de metro en andere projecten vanaf 2023. Hoeveel staan die onderhandelingen?*

**Mme Clémentine Barzin (MR)**.- Vous connaissez l'importance que mon groupe attache à la santé budgétaire de notre Région. Il semble d'ailleurs que les économies réalisées afin de la remettre sur les rails fassent l'objet d'âpres discussions au sein de votre gouvernement.

Pourtant, dans ce contexte difficile, de grands projets d'infrastructure doivent encore être réalisés, notamment la ligne 3 du métro. Il s'agit d'un projet d'avenir véritablement structurant et écologique, qui nécessite des moyens considérables.

En effet, les coûts ont explosé, en partie en raison d'une gestion à la petite semaine et d'un manque de pilotage certain de la part du ministre-président et de la ministre de la Mobilité. Cela s'explique aussi par des choix à tout le moins questionnables, notamment sur le tracé, le saucissonnage des tronçons, la division de la maîtrise d'ouvrages, ou encore les surestimations manifestes par les sociétés qui ont remis une offre. Avez-vous, d'ailleurs, de nouvelles conclusions à la suite de l'examen, par Beliris, des offres reçues et des postes surévalués ?

Selon les dernières estimations, il faudrait trouver près de 5 milliards d'euros pour finaliser ce projet, dont une moitié est déjà presque réalisée, et dont la ministre Van den Brandt a déjà confirmé l'inutilité en cas de non-réalisation du second tronçon.

Monsieur le Ministre, on vous a demandé d'être inventif et vous l'avez été : votre plan, le doublement de l'enveloppe de Beliris, le lancement du projet Smart Move, la réalisation d'économies supplémentaires (311 millions d'euros en 2025 et jusque 711 millions d'euros en 2030), ainsi que l'examen de la faisabilité d'un partenariat public-privé. Vous avez notamment évoqué un fonds commun de créances (special purpose vehicle, SPV) avec une société tierce, afin de déconsolider et de pouvoir amortir à long terme.

Je vous remercie pour vos propositions et votre volonté de faire aboutir ce projet fondamental pour notre Région. Elles ont le mérite de porter le débat sur les bancs de notre assemblée. Plusieurs partis, qui ont pris part à la décision naguère, semblent pourtant vouloir torpiller le projet aujourd'hui. Rappelons que le plan régional de mobilité prévoit une augmentation allant de 100.000 jusqu'à 340.000 déplacements par jour sur le réseau de transport public, tous opérateurs confondus, soit de 5 à 17 % par rapport à 2018. Il est dès lors primordial de créer aujourd'hui le réseau de demain.

En ce qui concerne Beliris, vous expliquez que la Région pourrait bénéficier de 492 millions d'euros supplémentaires via l'accord de coopération, soit une partie de l'enveloppe fédérale de Beliris qui n'a pas été utilisée pour d'autres projets. Cela pourrait vous aider à digérer les pics d'investissement attendus en 2024 pour le tronçon nord de la ligne. En 2022, Mme Van den Brandt disait que des négociations étaient en cours avec le gouvernement



1154 *U stelt een publiek-private samenwerking voor om een deel van het benodigde bedrag te financieren in ruil voor huur of een volledige of gedeeltelijk exploitatie van de lijn. Waarom is daar niet van bij het begin voor gekozen? Wat houdt uw voorstel precies in?*

*Kunt u het concept van het buitenbalansvehikel toelichten? Welke strategische investeringen zult u in de begroting opnemen en welke niet?*

*In Parijs is de Société du Grand Paris opgericht, die verantwoordelijk is voor het volledige beheer van de nieuwe metrolijn Grand Paris Express, van de financiering tot de uitvoering van de werken. Waarom is er in Brussel niet zo'n multidisciplinair team opgericht om het project te beheren?*

*De Société du Grand Paris heeft meer dan 25 miljard euro aan groene obligaties opgehaald. Ze haalt voorts inkomsten uit de verhuur van handels- en coworkingruimten, reclame in de stations en de gebruiksvergoedingen die glasvezelexploitanten betalen. Worden zulke opties ook onderzocht in Brussel?*

*Er liepen onderhandelingen met de Europese Investeringsbank over een lening van ongeveer 500 miljoen euro voor de periode 2022-2026. Naast de metro moest dat de aanschaf van trams en elektrische bussen mogelijk maken. Hoeveel staat het met die aanvraag vandaag?*

fédéral quant au financement du métro et d'autres projets par Beliris à partir de 2023.

Qu'en est-il aujourd'hui de l'augmentation du montant de l'enveloppe Beliris et de son affectation ?

Vous proposez d'étudier les coûts et opportunités liés à la possibilité de faire participer le secteur privé au travers d'un partenariat public-privé - comme le proposait la ministre Grouwels en 2013 - pour financer une partie du montant évoqué ici en échange d'un loyer, ou encore par l'exploitation de la totalité ou d'une partie de la ligne. Dès lors, pourquoi cela n'a-t-il pas été fait en amont du projet ?

Quels sont les contours de votre proposition ?

Pourriez-vous commenter le concept du fonds commun de créances ?

Vous l'indiquez dans le cadre des travaux budgétaires - et nous le soulignons depuis longtemps -, il importe de réintégrer des investissements stratégiques dans le budget. Pourriez-vous nous préciser ce que vous entendez rapatrier et ce qui ne le serait pas ?

À Paris, une loi a été votée en vue de la création du Grand Paris Express, chargé de piloter l'ensemble du projet, depuis le volet du financement jusqu'à celui de l'opérationnalisation ou de l'accompagnement des chantiers. Pourquoi une telle équipe pluridisciplinaire n'a-t-elle pas été créée à Bruxelles pour piloter le projet ?

La Société du Grand Paris a permis de lever plus de 25 milliards d'euros en obligations vertes grâce à 470 investisseurs. Ils sont le premier émetteur obligataire à adopter un programme Euro Medium Term Note (EMTN) 100 % vert. Ces obligations vertes sont exclusivement destinées à la réalisation du Grand Paris Express. Pourquoi ne pas avoir mis en place un tel système d'obligations vertes pour financer le métro 3, sachant que ces investissements ne seraient pas consolidés dans la dette ?

La Société du Grand Paris est également parvenue à trouver des fonds grâce au commerce et à la publicité dans les stations. Elle a également loué des espaces de coworking ou a obtenu des fonds grâce à la redevance d'usage acquittée par les exploitants de la fibre optique. Ces options sont-elles étudiées avec la STIB ?

Nous constatons régulièrement que les grands projets d'infrastructure tels que ceux du métro s'accompagnent de plus-values immobilières considérables. Toujours à Paris, la Société du Grand Paris assure une partie du financement du projet grâce à des taxes immobilières spéciales sur les promoteurs. Pareille option a-t-elle été étudiée à Bruxelles ? Dans la négative, pourquoi ?

Enfin, la Banque européenne d'investissement a octroyé 205 millions d'euros à TMB, l'un des opérateurs du métro de Barcelone, à travers le plan Juncker, afin de promouvoir l'action en faveur du climat dans le cadre du plan d'investissement pour

<sup>1156</sup> **De heer Luc Vancauwenberge (PTB)** (in het Frans).- *U houdt vast aan de financiering van metrolijn 3 met de inkomsten uit Smart Move, terwijl dat op grote weerstand stuit en niet goedgekeurd raakt.*

*De PTB is tegen Smart Move gekant. Het is antisociaal is voor wie geen alternatief voor de auto heeft en vormt bovendien een onaanvaardbare inbreuk op het privéleven. U moet Smart Move afvoeren, punt.*

*Uw financieringsplan steunt nergens op en zal een sociaal bloedbad aanrichten. Volgend jaar wilt u 500 miljoen euro besparen en vanaf 2025 komt daar nog eens 300 miljoen euro bij, ten koste van de werkenden en de overheid. De rijken dragen niets bij. Dat is onrechtvaardig en onaanvaardbaar.*

*Het project is in handen van privéconsortia en de kosten stijgen voortdurend. U moet het aan een overheidsbedrijf toewijzen, zodat de regering er controle over krijgt. De PTB stelt voor dat u, net als de Franse regering, groene obligaties uitgeeft. Hoe staat u daartegenover?*

<sup>1158</sup> **De heer Guy Vanhengel (Open Vld)**.- *Na al die jaren blijft het me opvallen hoe ministers van Begroting worden geacht oplossingen te vinden voor de financiering van andermans projecten. De normale gang van zaken is omgekeerd: de minister van Begroting controleert of de financieringsplannen van de projectdragers wel kloppen en laat zo nodig weten dat het nodig is om bij te sturen.*

*Van een minister mogen we verwachten dat hij de verantwoordelijkheid opneemt voor de financiering van een project dat hij draagt. Het project over de uitbouw van de metro loopt volgens mij al vijftien jaar. Dat zijn drie regeerperiodes, en het zal nog wel een aantal regeerperiodes meegaan. Er bestaat ook zoiets als de continuïteit van het bestuur. Wie aanvaardt om minister te worden, aanvaardt ook de verantwoordelijkheid voor de dossiers die tot zijn bevoegdheid behoren en die al langere tijd lopen.*

*l'Europe. Des négociations étaient en cours avec la Banque européenne d'investissement dans le but d'obtenir un prêt d'environ 500 millions d'euros pour la période 2022-2026. Outre le métro, cela devait permettre l'achat de trams de nouvelle génération et de bus électriques. Où en est cette demande aujourd'hui ?*

**M. Luc Vancauwenberge (PTB)**.- *Pour le financement de la ligne de métro 3, vous persistez à compter sur les recettes de Smart Move, la taxe kilométrique, alors qu'elle se heurte à une large opposition. Ce projet antisocial n'a d'ailleurs pas pu être adopté, malgré les 30 millions d'euros que le gouvernement a déjà consacrés à ses préparatifs.*

*Le PTB s'opposera toujours catégoriquement à ce projet parce qu'il est antisocial pour ceux qui n'ont d'autre choix que d'utiliser la voiture et qu'il constitue une intrusion inacceptable dans la vie privée des gens. Smart Move ne doit pas servir à financer le métro, ce système doit être abandonné purement et simplement !*

*Votre plan de financement est une fuite en avant. Il repose sur du sable et provoquera un bain de sang social. Vous avez déjà annoncé des économies de 500 millions d'euros l'année prochaine, vous en rajoutez quelque 300 millions à partir de 2025, tout cela sur le dos des travailleurs et du service public. Vous n'avez rien prévu pour faire contribuer les plus nantis. C'est injuste et inacceptable.*

*Force est de constater que, comme le projet a été confié à des consortiums privés, les montants ne cessent de monter. Le PTB demande qu'il soit attribué à une société publique, comme cela s'est fait à Paris, pour pouvoir s'assurer du contrôle et de la mise en œuvre des budgets alloués, et pour éviter une « gare de Mons à la puissance 10 ». Mon groupe propose également de s'inspirer du modèle de financement choisi par la France, qui repose notamment sur les obligations vertes.*

*Avez-vous pu examiner ces propositions ? Qu'en pensez-vous ?*

**M. Guy Vanhengel (Open Vld)** (en néerlandais).- *Ce n'est pas aux ministres du Budget - chargés de veiller à ce que celui-ci ne déraile pas - de trouver des solutions pour financer des projets, mais aux porteurs de ces derniers d'ajuster leurs plans pour qu'ils soient finançables. Par ailleurs, devenir ministre signifie accepter la responsabilité des dossiers de son ressort, même s'ils sont en cours depuis longtemps.*

*C'est pourquoi je trouve les critiques de M. Pitseys totalement déplacées, car il ne propose pas de solutions. Je vais reprendre ses quatre points et y répondre.*

Daarom vind ik het nogal kritische en soms moeilijk te begrijpen betoog van de heer Pitseys totaal misplaatst. Degene die bevoegd is voor een project, hoort de moeite te doen om na te gaan op welke manier het kan worden gefinancierd in plaats van de bal in het kamp te leggen van degene wiens verantwoordelijkheid het toevallig is om erop toe te zien dat de begroting niet ontspoot. Het volstaat niet om kritische vragen te stellen en obstakels op te werpen. U moet mee naar oplossingen zoeken. Daar heb ik de heer Pitseys helemaal niet over gehoord.

Ik herneem even zijn vier punten, te beginnen bij Beliris. Welnu, Beliris is samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ontstaan.

<sup>1160</sup> Sinds de oprichting van het gewest in 1989 is het onder federale bevoegdheid aangelegde metronetwerk een eerste keer uitgebreid naar Erasmus. Dat was een aanzienlijke verlenging van een metrolijn die moeilijk in de toen nog veel beperktere gewestbegroting kon worden opgenomen.

Destijds is maximaal gebruikgemaakt van Belirismiddelen. Als het Belirisfonds een bestaansreden heeft, dan is het wel om zulke infrastructuurwerken te financieren. Meer nog, nadien is het Brussels Gewest aanzienlijk geherfinancierd, precies met de bedoeling om in het openbaar vervoer te investeren. Dat stond ook in de akkoorden. U herinnert zich nog de 500 miljoen euro waarvoor uw dienaar toen heeft gevochten.

Het houdt geen steek om nu te doen alsof Beliris iets is waar we niet aan mogen raken omdat er tal van projecten mee worden gefinancierd die voorrang moeten krijgen op het doel waarvoor Beliris is opgericht.

<sup>1162</sup> Het is logisch dat het Belirisfonds wordt aangedragen als een van de oplossingen. Dat bevat nagenoeg een half miljard euro aan kredieten die niet gebruikt worden door de federale regering, ook niet door degenen die in de federale regering bevoegd zijn voor openbaar vervoer. Zij zwijgen trouwens in alle talen over dit dossier. Die middelen zouden mogelijk ook kunnen worden aangewend.

Dat brengt me bij Smart Move. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was een van de eersten om te zoeken naar een intelligente methode om al degenen die gebruikmaken van de Brusselse mobiliteitsinfrastructuur, maar er gezien hun woonplaats niet aan meebetalen, toch financieel te doen bijdragen. Volgens de regels van ons land wordt een heel groot deel van de infrastructuur waarvan de 400.000 pendelaars gebruikmaken die dagelijks met de wagen naar Brussel komen, volledig gefinancierd door de Brusselaars. Ik denk daarbij aan de tunnels en de grote invalswegen.

Het is helemaal niet verkeerd dat we een systeem bedenken om al wie gebruikmaakt van de infrastructuur die de Brusselaars betalen, te doen bijdragen. De Oosterweelverbinding in Antwerpen is een kolossaal project en zal ook deels gefinancierd worden met een tolheffing. De Kennedytunnel is ook met een tolheffing gefinancierd. Ik heb ooit voorgesteld om tol te heffen

*Le financement de travaux d'infrastructure est la principale raison d'être de Beliris. Pour la première extension du métro réalisée par la Région - jusqu'à Erasme -, ces fonds ont été utilisés au maximum.*

*Par la suite, il y a eu un refinancement substantiel - pour lequel je me suis battu -, destiné à des investissements dans les transports publics.*

*Cela n'a donc pas de sens de prétendre qu'on ne peut pas toucher à Beliris parce que d'autres projets auraient la priorité, d'autant que près d'un demi-milliard d'euros de crédits y sont disponibles. Le gouvernement fédéral est remarquablement silencieux à ce sujet.*

*Cela m'amène à parler de Smart Move. Près de 400.000 navetteurs se rendent à Bruxelles tous les jours, mais le coût de nos infrastructures est majoritairement supporté par les Bruxellois. Il n'est pas anormal de demander une petite contribution à ceux qui les utilisent, surtout si c'est fait sur la base d'un système intelligent qui prend en compte l'heure de la journée, l'endroit et le type de véhicule. Cela pourrait en outre résoudre les problèmes de mobilité.*

*Monsieur Vancauwenberge, arrêtez de prétendre que Smart Move affectera les petites gens ! Le but n'est pas que les Bruxellois paient plus, au contraire, mais que ceux utilisent nos infrastructures sans habiter Bruxelles, contribuent.*

voor de voormalige Leopold II-tunnel. Dat idee stuitte op een golf van protest. Het was in feite veeleer een denkoefening, want de begroting van het gewest kon die financiering wel aan.

Er is werkelijk niets mis mee om een kleine bijdrage te vragen aan degenen die van onze infrastructuur gebruikmaken. Dat geldt nog meer indien die bijdrage gevraagd wordt op grond van een intelligent systeem dat rekening houdt met het tijdstip, de plek waar gereden wordt en het type voertuig om de heffing te bepalen, want daarmee worden de mobiliteitsproblemen misschien opgelost.

<sup>1164</sup> Mijnheer Vancauwenberge, houd toch op met doen alsof Smart Move de kleine man en de kleine Brusselaar zal raken! Dat is niet het geval. Het is niet de bedoeling dat de Brusselaar een eurocent meer zal betalen dan nu, integendeel. Het is de bedoeling dat diegenen die hier niet wonen, maar van onze infrastructuur gebruikmaken, meebetalen, zodat de Brusselaars zelfs wat minder moeten bijdragen.

Een derde aspect betreft de bijkomende besparingen. Mijnheer Pitseys, ik weet niet of u de situatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ondertussen kent. Bijkomende besparingen zullen er moeten komen, en niet alleen in Brussel, maar ook op het federale, het Vlaamse en Waalse niveau, en zeker bij de Franse Gemeenschap. Begint u zich maar voor te bereiden als u met uw fractie en uw partij nog beleidsverantwoordelijkheid wilt nemen. Er zal bespaard moeten worden, ondanks het feit dat er ook geïnvesteerd zal moeten worden in grote infrastructuurwerken.

Tot slot is er het spook van de publiek-private samenwerking. Hebt u er al bij stilgestaan hoe de renovatie van de Annie Cordy-tunnel is betaald? De heer Pascal Smet, die nu in de parlementsbanken zit, kan u dat zo nodig uitleggen. Dat was ook een zwaar budget. Wij hebben dat zware budget met een publiek-private samenwerking gefinancierd. De tunnel is nu helemaal operationeel en de betaling van de instandhouding van de tunnel en de renovatie wordt gespreid over dertig jaar. Een privéfirma moet ervoor zorgen dat over dertig jaar de tunnel nog altijd in goede staat is. Het klopt dat we daar rente voor moeten betalen omdat een privépartner voor de financiering zorgt, maar als we de nodige middelen hadden geleend, zouden we ook rente moeten betalen. In deze stad zijn er mooie bewijzen van goede publiek-private samenwerkingen die geholpen hebben om vooruitgang te boeken.

<sup>1166</sup> Kortom, ik hoorde liever het verhaal van de heer Benjumea dan dat van de heer Pitseys, ook al zijn ze allebei groenen. Het verhaal van de heer Benjumea was realistisch, duidelijk en gaf perspectief. Het was er een waarin ook voor een deel verantwoordelijkheid wordt genomen. Zo'n verhaal mogen we verwachten van parlementsleden en beleidsmakers.

Ik wil eigenlijk niet meer horen dat u de hete aardappel doorschuift naar een ander zonder dat u zelf met een voorstel komt, ook al is uw partij mee verantwoordelijk.

*En outre, Monsieur Pitseys, des économies supplémentaires seront nécessaires à tous les niveaux de pouvoir, pas seulement à Bruxelles ! Si vous souhaitez encore assumer des responsabilités politiques, préparez-vous-y, comme à investir dans des grands travaux d'infrastructure.*

*Enfin, il y a le spectre des partenariats public-privé. Sachez que c'est ainsi que la coûteuse rénovation du tunnel Annie Cordy a été financée et que son bon état sera assuré par une entreprise privée pendant 30 ans. Cela représente une rente, mais si nous avions emprunté l'argent, nous aurions aussi dû payer des intérêts. Dans cette ville, il y a de beaux exemples d'avancées réalisées grâce à des partenariats public-privé.*

*Contrairement à M. Pitseys, M. Benjumea Moreno assumait certaines responsabilités et ses propos alliaient réalisme et perspectives. C'est cela que nous attendons des parlementaires et des politiciens, pas des critiques stériles !*

<sup>1168</sup> **De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Beliris volstaat niet meer om alle uitgaven te bekostigen voor infrastructuur die een hoofdstad waardig is. Met andere woorden, de aalmoes die we van de federale regering krijgen, is ontoereikend.*

*Er ontbreekt een visie op de zeer lange termijn. Wijken ontwikkelen zich namelijk dankzij een metrolijn. Als er destijds een metrolijn tot Ukkel was aangelegd, zouden we nu misschien geen problemen hebben gehad met het Zuidpaleis.*

*Bij metrolijn 3 is de enorme kostenstijging in enkele jaren tijd onbegrijpelijk. Het zet overigens een stevige domper op het aanvankelijke enthousiasme voor het hele project.*

<sup>1172</sup> *Openbare werken vallen steevast duurder uit dan geraamd. Een grootstedelijk project als metrolijn 3 heeft echter een impact tot ver buiten het gewest. De kosten zijn van 2,5 miljard naar 4,7 miljard euro gestegen, maar de werken zullen ook vijf jaar later klaar zijn, wat de mogelijkheid biedt de kosten meer te spreiden in de tijd.*

*Niemand heeft het over de interne besparingen door de komst van de metro, onder andere doordat dure bus- en tramlijnen opgeheven kunnen worden. Ook het feit dat de metro 10% van het Brusselse openbaarvervoernet uitmaakt, maar goed is voor 40% van de ticketverkoop, wordt vergeten. Die aspecten moeten we afzetten tegen pakweg de economische of gezondheidskosten van de files.*

**M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- *Merci à M. Vanhengel pour son intervention, qui remet peut-être les pendules à l'heure. Nous serons sans doute d'accord sur un point aujourd'hui : Beliris ne suffit plus pour couvrir l'entièreté des dépenses d'infrastructure qu'une capitale digne de ce nom doit pouvoir assumer.*

*Il faut peut-être revoir les moyens affectés aux différents projets, allouer tout ou presque à la mobilité, ou doubler le budget. Force est en effet de constater que l'aumône octroyée par le gouvernement fédéral ne suffit plus à couvrir nos besoins.*

*Il manque une vision à long terme, qui prévoit les choses pour les cinquante ou cent années à venir. La construction du métro à Paris était plus compliquée, car les techniques modernes n'existaient pas, mais aussi plus facile, car on a simplement éventré et reconstruit Paris en fonction du métro. Nous l'avons fait ici dans un certain nombre de quartiers durant les années 1970. Si aujourd'hui, certains quartiers structurants et structurés ont pu se développer alors qu'ils sont plus éloignés que d'autres du centre, c'est grâce au métro. On ne le dit pas assez.*

*Si nous avions construit le métro à Uccle, nous ne serions peut-être pas confrontés au problème du passage sous le palais du Midi, ce qui aurait été plus facile. Ceux qui réclament le métro à Uccle, et j'en fais partie, ne souhaitent pas subir la double peine découlant de l'erreur historique commise en ne le construisant pas dans les années 1970. Aujourd'hui, contrairement au refus d'antan, ce genre de transport rapide remporte les suffrages.*

*Nous devons nous demander comment il est possible qu'il y ait de telles différences de prix quelques années après la prise de cette décision. Je ne connais aucun projet public qui n'ait pas connu de dépassements. C'est le cas dans toutes les communes. C'est bien là le problème : au conseil communal, on vote une décision, mais au final le coût global est systématiquement de 30 % à 50 % plus élevé que prévu lors de l'approbation du projet. Parfois, c'est parce que l'on a opté pour des options supplémentaires, parfois aussi parce que les techniques s'avèrent moins faciles à appliquer qu'escompté.*

*Dans le cas du métro, nous avons été confrontés à une désillusion qui est venue tempérer l'engouement pour ce projet.*

*Si nous avions, pour une fois, écouté Didier Reynders lors de ses propos sur le sud de la capitale, nous aurions peut-être eu un métro à prix coûtant. Nous n'aurions alors pas dû détruire le palais du Midi et aurions prolongé la ligne vers Uccle.*

*Comme je le disais, il n'existe pas de projet public sans surcoût. En revanche, le métro est un projet métropolitain qui concerne autant les Bruxellois que les non-Bruxellois, un projet qui concerne tout le Brabant. Nous sommes passés de 2,5 milliards d'euros à 4,7 milliards d'euros, mais nous avons également perdu cinq ans dans l'exécution, ce qui nous permettra - maigre consolation - de lisser les dépenses sur cinq années supplémentaires.*

*Voorts kan Brussel meer inzetten op de middenklasse, van wie het gewest nu, door zijn beperkte grondgebied, 200 miljoen euro misloopt. Het gewest telt 1,2 miljoen inwoners en krijgt dagelijks 400.000 pendelaars over de vloer, die het ook moet aankunnen. De uitdagingen inzake mobiliteit en infrastructuur zijn enorm.*

On n'évoque jamais les économies internes, telles que la disparition de la ligne 55 et de certaines lignes de tram qui sont également coûteuses. De même, on oublie toujours de dire que l'actuel réseau bruxellois, c'est 10 % de métro mais aussi 40 % de tickets vendus. Dès lors, en matière d'efficacité, le métro rapproche, il raccourcit les distances et est utilisé par l'ensemble des usagers de la STIB.

Il faut mettre ces aspects en relation avec les gains et les pertes économiques tels que le coût des embouteillages ou les avantages pour la santé. Tous ces aspects doivent entrer en ligne de compte, il n'y a pas que la mobilité qui joue mais aussi les aspects économiques et les questions de santé.

Par ailleurs, nous pourrions également travailler sur l'enjeu de la classe moyenne, qui représente aujourd'hui 200 millions d'euros de recettes que nous n'avons pas - ou plus - parce que nous sommes victimes de l'étrécissement de notre territoire. Bruxelles compte aujourd'hui 1,2 million d'habitants, auxquels il faut ajouter les 400.000 navetteurs quotidiens. Nous sommes donc une capitale qui doit à la fois gérer ses propres habitants et accueillir tous les jours plus d'un tiers de sa population.

Les défis à relever en matière de mobilité et d'infrastructure sont donc énormes. Les trois gares principales de la ville - la gare du Midi, la gare du Nord et la gare Centrale - accueillent chaque jour plus de 60.000 navetteurs.

Et ces personnes prennent le métro, le bus et le tram. Mais un des gros problèmes auquel nous sommes confrontés, est que nous sommes particulièrement sous-financés par l'État fédéral. Nous recevons certes une dotation complémentaire sur la base de l'impôt des personnes physiques (IPP), mais cette dotation, en ce compris la dotation navetteurs - par ailleurs non indexée -, représente moins d'un pour cent des recettes nationales. Bruxelles génère plus de 25 % de l'impôt des sociétés et plus de 20 % de l'IPP de l'ensemble du pays, mais n'en reçoit que 9,4 %, soit 8,4 % plus 1 % de dotation complémentaire.

Qu'on nous donne notre dû ! Nous pourrions le réinvestir ! On peut même nous forcer à l'investir dans l'infrastructure ! Si Bruxelles recevait des montants plus proportionnels aux richesses qu'elle génère, nous pourrions faire face à tous les besoins sociaux et de mobilité de la capitale. Cela représente 500 millions d'euros de plus à l'IPP et un milliard d'euros de plus à l'impôt des sociétés ! Cela permettrait de construire plusieurs lignes de métro, en fonction des besoins, et d'éviter des débats comme celui-ci.

Il faut une union sacrée avec les Flamands et les Wallons, tous partis confondus, pour défendre ce juste refinancement, parce que financer les dépenses d'infrastructure de Bruxelles, c'est financer tout le pays, c'est accroître la capacité et la compétitivité de notre pays et de notre capitale, face aux autres. Cela permettra peut-être aussi de s'assurer que Bruxelles reste la capitale de l'Europe. Il risque en effet d'y avoir d'autres prétendants, et malheureusement, les autres capitales européennes ont un réseau

<sup>1174</sup> *In de drie grootste treinstations komen elke dag 60.000 pendelaars aan. Zij maken gebruik van metro, bus of tram. Voor die pendelaars krijgt het gewest echter te weinig geld van de federale overheid. Terwijl Brussel meer dan 25% van de vennootschapsbelasting en meer dan 20% van de personenbelasting in België genereert, krijgt het slechts een federale dotatie van 9,4%.*

*Als het gewest zou krijgen waar het recht op heeft, zou het alle aan behoeften op sociaal vlak en inzake mobiliteit tegemoet kunnen komen. Het zou immers om 500 miljoen euro extra uit de personenbelasting en 1 miljard euro extra uit de vennootschapsbelasting gaan. Daarmee kun je meerdere metrolijnen aanleggen.*

*Geld voor infrastructuur in Brussel komt bovendien het hele land ten goede en kan ervoor helpen zorgen dat Brussel de Europese hoofdstad blijft. Er zijn immers meer kandidaten voor die titel, vaak met een veel beter metronetwerk.*

*Het gewest kan met andere woorden drie zaken doen: ervoor zorgen dat de middenklasse in Brussel blijft; ijveren voor een rechtvaardige financiering door de federale overheid; en Smart Move en een intelligente kilometerheffing invoeren.*

<sup>1176</sup> **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (*in het Frans*).- *Ik wil de voorstellen die u deed, grondig bestuderen. U bent het enige regeringslid dat zich bewust is van de situatie en voorstellen doet. De anderen verwerpen het idee van een publiek-private samenwerking, een herverdeling van de Belirismiddelen of een kilometerheffing. Zelfs een beperkte besparing lijkt uit den boze.*

*Het is niet het budget voor de metro dat het begrotingsprobleem veroorzaakte, want dat probleem bestond al toen deze regering aantrad. Die besparing is dus hoe dan ook nodig.*

*Ik vind het goed dat bepaalde mogelijkheden bespreekbaar zijn, ook al zijn we het niet over alles eens.*

<sup>1178</sup> **De heer Pascal Smet (Vooruit.brussels)**.- *Het verheugt ons dat de minister voorstellen heeft gedaan. Vooruit.brussels vindt de metro noodzakelijk in een globale mobiliteitsvisie. Sommige mensen komen met de trein naar het centrum en andere met de metro, maar momenteel kunnen pendelaars ter hoogte van Bordet bij gebrek aan een overstapparking nog steeds niet parkeren en overstappen op het openbaar vervoer.*

*Dezelfde situatie doet zich voor in Groot-Bijgaarden. We vinden dat de metro niet beperkt moet worden tot het traject tussen Albert en Bordet, maar dat de lijn aan Bordet moet worden verlengd, bijvoorbeeld tot Vilvoorde, en in het zuiden tot Ukkel. We vinden ook dat er een lijn van het Weststation tot Groot-Bijgaarden moet lopen. Zo kun je pendelaars uit Oost- en West-Vlaanderen verplichten om op de metro over te stappen. Je kunt dan immers de Keizer Karellaan omvormen en slechts één rijstrook in elke richting overhouden, zodat het een echte*

*de métro dix fois plus développé que le nôtre, dans lequel leur État national a investi au minimum 30 %.*

En conclusion, il y a trois pistes :

- retenir sa classe moyenne ;

- aller chercher le juste financement au niveau fédéral. Que, tous partis confondus, ceux qui participent à la septième réforme de l'État défendent Bruxelles ;

- et enfin, Smart Move et la taxe kilométrique intelligente pour tous constituent aussi une piste importante.

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)**.- *Je ne vais pas répéter toutes les questions de mes collègues. Il est vrai que nous voulons examiner en profondeur les propositions que vous avez énoncées. Je me réjouis de leur existence, car vous êtes le seul ministre de ce gouvernement à prendre conscience de la situation et à formuler des propositions concrètes. Les autres rejettent l'idée d'un partenariat public-privé, d'une réallocation de l'enveloppe de Beliris ou d'une taxe kilométrique. Même des économies de quelques pour cent sur le budget régional ne semblent pas acceptables, car nous savons que les esprits se sont échauffés la semaine dernière lors de votre conclave budgétaire.*

*On commence donc à se poser des questions sur le sérieux du gouvernement. Ce n'est pas l'augmentation, au cours des derniers mois, du budget nécessaire au métro qui est en cause. Le problème budgétaire de la Région se pose depuis l'entrée en fonction de ce gouvernement. Les efforts que vous esquissez ici auraient dû être faits de toute façon. Ce n'est pas 1 milliard d'euros en plus pour le métro qui met le budget régional en difficulté globalement. Le problème est structurel et il doit être réglé.*

*Je me réjouis donc que nous puissions discuter de certaines pistes, même si nous ne sommes pas d'accord sur tout.*

**M. Pascal Smet (Vooruit.brussels)** (*en néerlandais*).- *Vooruit.brussels estime que le métro est indispensable dans une vision globale de la mobilité. Or, les navetteurs ne peuvent toujours pas se garer et passer aux transports en commun au niveau de Bordet ou de Grand-Bigard en raison de l'absence d'un parking de transit.*

*Le métro ne doit pas se limiter au tronçon Albert-Bordet : il faudrait prolonger la ligne au nord et au sud. Par ailleurs, une ligne reliant la gare de l'Ouest à Grand-Bigard permettrait d'obliger les navetteurs de Flandre orientale et occidentale à prendre le métro.*

*Ces deux lignes de métro supplémentaires suffiraient, des lignes de tram pouvant être construites sur le reste du territoire.*

stadsboulevard wordt. Als volwaardig alternatief kan je dan de metro aanbieden.

Die twee extra metrolijnen zouden volstaan. Op de rest van het grondgebied kunnen we tramlijnen aanleggen. Hopelijk komt de tram tussen Jette en het Noordstation en in een later stadium een tram naar Elsene er snel.

Een mooi Nederlands spreekwoord luidt als volgt: "Waar een wil is, is een weg." Als we echt een metro willen, is het ook mogelijk om die te financieren. We kunnen het terecht over de ondermaatse financiering van Brussel hebben, maar de heer Vanhengel heeft gelijk: we moeten op creatieve manieren geld kunnen vinden. De begrotingstoestand van het gewest is om allerlei redenen niet goed en daarom moeten we een creatieve oplossing zoeken.

Ik pleit voor de oprichting van een speciale vennootschap voor de uitbreiding van de metro, dus niet alleen tussen Bordet en Albert, maar meteen ook richting Groot-Bijgaarden. De federale overheid, het Brussels Gewest en pendelaars kunnen daar op de een of andere manier aan bijdragen.

<sup>1180</sup> Op die manier creëer je een wervend verhaald waar ook de Vlaamse en Waalse pendelaars het voordeel van inzien. Dat is immers op dit moment het probleem met Smart Move: ze zien er het voordeel niet van in.

Ik denk echter niet dat het nog aan deze regering is om sluitende financieringsmechanismen vast te leggen. Volgend jaar bestaat het Brussels Gewest 35 jaar. Dan breekt er een geschikt moment aan waarop de federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse regering een soort pact voor Brussel voor de komende dertig jaar zouden kunnen sluiten. Daarin zou dan ook de financiering van de metro opgenomen kunnen worden.

In alle Europese steden neemt de federale overheid vroeg of laat en op de een of andere manier een deel van de financiering van het metronet voor haar rekening. De metro is er niet alleen voor de Brusselaars, maar ook voor de pendelaars. De experts die daartegen gekant zijn, waren volgens mij destijds ook tegen de uitbreiding van de metro tot Erasmus. Ik zou hen wel eens aan alle Brusselaars die nu gebruikmaken van die lijn, willen zien uitleggen dat ze tegen die verlenging waren.

Als de metrolijn naar het noorden er uiteindelijk komt, moeten we ook de buurt rond het station Bordet durven te verstedelijken. Dat geldt misschien ook voor de zone rond het station Erasmus en enkele andere buurten. Ook om die reden leg je immers een metrolijn aan. In Wenen werd bijvoorbeeld een metrolijn aangelegd te midden van de velden. Daar woonde niemand, maar nu begint de ontwikkeling van die zone. De metrolijn werd dus eerst aangelegd, waarna er begonnen werd met de bouw van woningen en kantoren. Het blijft altijd enigszins een kip-en-eiprobleem, maar er zijn talrijke voorbeelden in de wereld die aantonen dat een metrolijn doorgaans een vector voor ontwikkeling is. Volgens mij moet Brussel zich in de toekomst ontwikkelen en verder verstedelijken, ook al willen sommigen

*Je rejoins M. Vanhengel : si nous voulons vraiment un métro en dépit du sous-financement de Bruxelles, nous devons être créatifs.*

*Je plaide pour la création d'une société dédiée à l'extension du métro, non seulement entre Bordet et Albert, mais aussi vers Grand-Bigard, à laquelle le gouvernement fédéral, la Région et les navetteurs devraient contribuer.*

*De cette manière, les navetteurs flamands et wallons se retrouveraient dans ce projet.*

*Toutefois, je ne pense pas qu'il appartienne encore à ce gouvernement de fixer les mécanismes de financement. L'an prochain, la Région aura 35 ans, l'occasion pour les gouvernements fédéral, flamand, wallon et bruxellois de conclure un pacte pour Bruxelles pour les 30 prochaines années. Cet accord pourrait inclure le financement du métro. Dans toutes les villes européennes, tôt ou tard et d'une manière ou d'une autre, le gouvernement fédéral participe au financement du réseau de métro.*

*En outre, si ces lignes de métro se concrétisent, nous devrions oser urbaniser la zone autour des nouvelles stations. Après tout, c'est aussi pour cette raison que l'on construit une ligne de métro. De nombreux exemples dans le monde montrent en effet qu'une ligne de métro est généralement un vecteur de développement. Même si certains ne le souhaitent pas, je pense que Bruxelles devrait se développer et s'urbaniser davantage à l'avenir.*



dat niet. De nieuwe metrolijn is dus zeker zinvol. Dat zou overigens ook gelden voor een metrolijn naar Groot-Bijgaarden.

<sup>1182</sup> **De heer Sven Gatz, minister.**- De regering heeft mij op 8 juni gevraagd om tegen september 2023 een duurzaam begrotingstraject op te stellen om zowel de financiering van het hele metroproject als gezonde overheidsfinanciën en schuldbeheersing te garanderen.

Daarover is een aantal keren gecommuniceerd en het is niet slecht om het debat uit te breiden tot buiten de regering. Het verzoek van de regering vloeiende natuurlijk voort uit de offertes die de inschrijvers hebben ingediend voor deel 3 van het metroproject, met name de civieltechnische werken voor de uitbreiding tussen het Noordstation en Bordet en de zeven metrostations op die lijn.

In die context heb ik de regering vier scenario's voorgelegd. Ze zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat onze geconsolideerde schuld-inkomstenratio de komende jaren op 205% moet blijven, rekening houdend met alle strategische investeringen, waaronder uiteraard ook metro 3.

De regering moet drie scenario's overwegen om het investeringstempo op peil te houden en één scenario moet nog verder worden bestudeerd. Ik kom daar uiteraard nog op terug. Sommige scenario's kent u al, omdat ze al vaker ter sprake zijn gekomen, maar ik zet ze nog even op een rijtje.

<sup>1184</sup> (verder in het Frans)

*De eerste optie is een aanvullende tegemoetkoming van Beliris. Op 31 december 2022 bevatte het Belirisfonds 492 miljoen euro voor vastleggingskredieten. Tot op zekere hoogte is het mogelijk om dat bedrag een nieuwe bestemming te geven als de samenwerkingscommissie dat beslist.*

*Daarom acht ik het nuttig om de plannen volgens criteria van de samenwerkingscommissie in te delen en een realistisch deel van het bedrag vrij te maken voor pieken in de strategische investeringen, waarmee we volgens de huidige vooruitzichten van 2029 tot 2031 te maken krijgen.*

*Daarnaast, rekening houdend met de oorspronkelijke, evenwichtige proportie van de federale bijdrage aan de uitbreiding van de metro, lijkt het me wenselijk om de regering te vragen de jaarlijkse Belirisdotatie te verhogen. Momenteel bedraagt die 50 miljoen euro tot in 2024.*

**M. Sven Gatz, ministre** (en néerlandais).- *Début juin, le gouvernement m'a demandé d'établir une trajectoire budgétaire durable d'ici septembre 2023, afin de garantir le financement de l'ensemble du projet de métro, l'assainissement des finances publiques et la maîtrise de la dette.*

*J'ai donc proposé quatre scénarios, sur la base d'un ratio dettes-recettes consolidé se maintenant à 205 % au cours des prochaines années et en tenant compte de tous les investissements stratégiques, y compris le métro 3.*

*Le gouvernement doit examiner trois scénarios visant à maintenir le rythme d'investissement, tandis qu'un scénario nécessite une étude plus approfondie.*

(poursuivant en français)

La première piste consiste en la négociation d'une intervention supplémentaire de Beliris. Comme vous le savez, le solde disponible du fonds Beliris au 31 décembre 2022 représente, en crédit d'engagement, un montant total de 492 millions d'euros, montant à la fois cumulé et résiduaire à la suite de l'alimentation du fonds depuis 30 ans. Il est possible, dans une certaine mesure, de réaffecter ce montant par voie d'avenants si le comité de coopération le décide, comme l'a confirmé d'ailleurs le directeur de Beliris, auditionné en commission de la Mobilité il y a quelques mois dans un autre parlement.

Dans ce cadre, je considère dès lors utile de procéder à un triage des projets sur la base de critères à déterminer par le comité de coopération, afin de dégager une partie réaliste de ce solde. J'ai eu l'occasion de le signaler à la ministre fédérale chargée de Beliris, Mme Lalieux. Après cette étape indispensable, j'ai proposé au gouvernement d'affecter une partie de ce solde aux pics de l'ensemble des investissements stratégiques situés, selon les projections actuelles, entre 2029 et 2031.

Par ailleurs, parallèlement à cette démarche et compte tenu de la proportion initiale et, à l'époque, équilibrée de l'intervention fédérale dans le projet d'extension du métro, il m'a paru souhaitable de proposer au gouvernement une augmentation de la dotation annuelle de Beliris, actuellement fixée à 50 millions d'euros par an jusqu'en 2024.

1186 (verder in het Nederlands)

Het tweede denkspoor betreft een hervorming van de autobelasting op basis van het autogebruik. Het project Smart Move stelt ons in staat om de potentiële belastinginkomsten in die context mee te kwantificeren. Ik heb dat voorstel overgenomen om niet enkel het metroproject, maar alle strategische investeringen te kunnen financieren. In dat opzicht geldt het beginsel van de universaliteit van de inkomsten. Het is aan deze of de volgende regering om daarover na te denken. Momenteel diepen we de testfase verder uit.

Naast die maatregelen heb ik een derde traject uitgestippeld, dat nog moet worden afgelegd. Het is mijn doel om in de komende jaren een stabiele schuldgraad te behouden, wat mijn kompas zal zijn als minister van Begroting. Daartoe volg ik het principe van de afvlakking of het uitstel van bepaalde projecten door de regering. Daar gaan uiteraard politieke keuzes mee gepaard, die niet altijd gemakkelijk zijn. Dankzij dat traject kunnen we een duurzaam jaarlijks investeringsvolume behouden, rekening houdend met de ongunstige macro-economische context op de korte termijn.

1188 (verder in het Frans)

Tot slot heb ik de regering voorgesteld om uitgebreider te bestuderen om het metrotraject Noord-Bordet deels te deconsolideren.

Mijnheer Pitseys, het onderzoek ging in de eerste plaats over de civieltechnische werken aan de tunnel en de stations en had als doel de aanzienlijke investeringskosten af te schrijven. Andere Europese steden hebben dat ook gedaan bij de aanleg van de metro.

Mevrouw Barzin, we overwegen die optie nu pas omdat de jurisprudentie van Eurostat evolueert. Tien jaar gelden golden er erg strikte voorwaarden voor zulke financiële constructies. Nu zijn de Europese Commissie en Eurostat van mening dat die voorwaarden niet houdbaar zijn als we nog grote mobiliteitsinvesteringen willen doen.

We moeten dus een kosten-batenrapport opstellen. Dat duurt zes maanden, wat goed uitkomt. Beliris onderzoekt de ingediende offertes en begint dan samen met de betrokken kabinetten aan de onderhandelingen. We bekijken dan of er aanpassingen mogelijk zijn.

(poursuivant en néerlandais)

La deuxième piste, en phase de test, concerne la réforme de la fiscalité automobile basée sur l'utilisation. Cette proposition vise à financer le projet de métro mais aussi tous les investissements stratégiques.

Une troisième trajectoire, qui sera ma boussole en tant que ministre du Budget, a pour objectif de maintenir un taux d'endettement stable dans les années à venir, en appliquant le principe du lissage ou du report de certains projets. Cela permettra de maintenir un volume d'investissement annuel soutenable, compte tenu du contexte macroéconomique défavorable à court terme.

(poursuivant en français)

Enfin, j'ai proposé au gouvernement d'étudier plus en profondeur une technique de financement, qui consiste en la déconsolidation partielle du projet de métro, pour ce qui concerne le tronçon Nord-Bordet.

Pour répondre à votre question, Monsieur Pitseys, cette étude porterait a priori sur le génie civil du tunnel et des stations - le lot 3 -, afin d'amortir le coût de l'opération lié à l'investissement important que représente le projet de métro. D'autres villes européennes comme Paris et Dublin l'ont fait pour construire leurs lignes de métro.

Vous me demandez pourquoi cette piste n'est envisagée que maintenant, Madame Barzin. La raison en est que la jurisprudence d'Eurostat évolue. Il y a dix ans, les conditions d'obtention de l'aval pour ces montages financiers, fiscaux et autres étaient extrêmement strictes. Aujourd'hui, la Commission européenne et Eurostat estiment que ces conditions doivent évoluer si l'on veut encore réaliser de grands investissements en mobilité en Europe.

Le moment est donc opportun pour examiner cette piste. Nous allons étudier quel type de technique de financement et de calcul coût/bénéfice est possible par rapport à la soutenabilité budgétaire de l'ensemble des projets d'investissements.

Il est donc nécessaire de réaliser un rapport coût/bénéfice (value for money). Cela prendra une période de six mois, ce qui tombe plutôt bien. Beliris est en train d'examiner en profondeur les offres des soumissionnaires et entamera ensuite la négociation, avec le concours des cabinets du ministre-président, de la ministre de la Mobilité et de moi-même. Nous allons examiner la possibilité de procéder à des ajustements. Ceux-ci

<sup>1190</sup> *De regering heeft me opgedragen een aantal opties voor te stellen en dat heb ik gedaan. Er is evenwel geen mirakeloplossing. Waarschijnlijk zal de volgende regering de knoop moeten doorhakken of nog andere mogelijkheden overwegen.*

<sup>1194</sup> **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Uw antwoord was bijzonder gebald. Als ik het goed begrepen heb, hebt u al gesprekken gevoerd met federaal minister Lalieux over Beliris. Ik neem echter aan dat ze een en ander nog moet bekijken. Heb ik het goed begrepen dat u pas op extra middelen van Beliris rekent voor de kosten vanaf 2029 tot 2031? U vermeldde de verhoging van het aandeel van Beliris, maar u noemde geen bedrag.

Voorts ben ik het er uiteraard mee eens dat de Brusselse schuldgraad stabiel moet blijven en dat we daarvoor rekening moeten houden met alle projecten. Daar gaat mijn kritiek al van bij het begin over. Er werden immers heel wat mobiliteitsprojecten opgestart, maar wanneer ik vraag naar de toekomstige financiering van lopende projecten, krijg ik bitter weinig antwoorden. Het is toch van cruciaal belang dat we weten waar we eindigen met al die projecten die we opstarten?

Ik neem dus geen genoegen met uw antwoorden, zeker niet wanneer u op het einde zegt dat de financiering de verantwoordelijkheid van de volgende regering wordt. Er is nu toch al een regering? Kan die haar werk dan niet doen? De volgende regering zal ook onderhandelen, maar dat belet u niet om vandaag uw werk te doen en beslissingen te nemen. Ik denk dat een zeer grote meerderheid van de partijen achter de uitbreiding van de metro staat, ook partijen in de oppositie. De N-VA-fractie staat er zeker achter. Daarom roep ik u op om de kwestie te regelen, ook al zal er bij de nieuwe regeringsvorming opnieuw onderhandeld worden. De partijen die deel uitmaken van de Brusselse meerderheid, behoren echter ook tot de federale regering. Ik zie dan ook niet in waarom u nu vooral tijd koopt, zaken voor zich uit schuift en geen beslissingen neemt.

Dat is overigens mijn grote bezorgdheid voor heel wat dossiers, namelijk dat er dossiers opgestart worden zonder ze echt ter harte te nemen. Bovendien is er weinig transparantie en worden we uiteindelijk voor voldongen feiten geplaatst. Daar heeft het gewest geen baat bij. De regering moet zich nu transparant opstellen, beslissingen nemen en vooral vooruitgang boeken, maar dat doet ze niet.

<sup>1196</sup> **De heer John Pitseys (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Vandaag krijgen we antwoord van twee ministers van Begroting, wat uitzonderlijk is en waar ik de commissie voor wens te danken.*

*Als continuïteit van het bestuur inhoudt dat de huidige beleidsmakers de verantwoordelijkheid voor alle fouten uit*

sont toujours possibles, mais il convient de préciser dans quelles circonstances. Cela pourrait aller de pair.

Pour conclure, le gouvernement m'a chargé de proposer une série de pistes, ce que j'ai fait. Il n'existe cependant pas de recette miracle en la matière. Il appartiendra donc probablement au prochain gouvernement de trancher parmi lesdites pistes ou, éventuellement, d'en trouver d'autres, afin d'assurer le financement d'un ensemble d'investissements que le gouvernement actuel considère comme nécessaires pour répondre aux défis de notre Région.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Ai-je bien compris que vous ne comptez sur des fonds supplémentaires de Beliris que pour couvrir les coûts de 2029 à 2031 ?*

*Par ailleurs, je suis évidemment d'accord pour que le taux d'endettement de Bruxelles reste stable et pour, qu'à cette fin, tous les projets soient pris en considération. C'est notamment pour cela que je déplore d'avoir eu aussi peu de réponses à mes questions sur le financement des nombreux projets de mobilité en cours.*

*Je ne suis pas satisfaite de vos réponses, surtout lorsque vous dites que le financement relèvera de la responsabilité du prochain gouvernement. Le gouvernement actuel ne peut-il pas faire son travail ? La plupart des partis, dont la N-VA, soutiennent l'extension du métro. Pourquoi ne pas prendre des décisions maintenant, d'autant que les partis qui composent la majorité bruxelloise sont aussi au gouvernement fédéral ?*

*Je suis préoccupée par le manque de ténacité qui accompagne souvent le démarrage des dossiers et le manque de transparence du gouvernement.*

**M. John Pitseys (Ecolo).**- Cet échange nous vaut le privilège de recevoir la réponse, non pas d'un, mais de deux ministres du Budget. C'est une occasion rare, que je remercie la commission de nous avoir donnée. J'y vois toutefois moins une démonstration

*het verleden op zich moeten nemen, is er een probleem. Als bovendien niet alle vragen hier mogen worden gesteld, is er een tweede probleem. Die continuïteit is trouwens steeds vaker een excuus om niet te hoeven toegeven dat het financiële plan voor de metro niet standhoudt, net zo min als de kostenraming en de looptijd van het project.*

*Laten we de publiek-private samenwerking even vergeten en naar Smart Move en Beliris kijken. Kunt u exacte cijfers geven voor Smart Move? Hoeveel kan de heffing opleveren?*

<sup>1198</sup> *De middelen van Beliris worden voor velerlei doelen aangewend, in het bijzonder voor de renovatie van openbare gebouwen. Federaal minister van Begroting Bertrand liet echter weten dat er geen extra geld van Beliris zal komen.*

*U bent bijzonder voorzichtig in uw antwoord en noemt geen enkel duidelijk bedrag. Dat had ik ook niet verwacht, maar ik leid er wel uit af dat er geen echte antwoorden zijn op de vragen die ik stelde.*

*Ik kan alleen maar concluderen dat er niet voldoende middelen zijn voor de financiering van metrolijn 3.*

<sup>1200</sup> **De heer Juan Benjumea Moreno (Groen).** - De debatten in deze commissie verlopen soms wat vreemd. We stellen vragen aan de minister, krijgen daarop een antwoord, maar gaan ook met elkaar in discussie. Die discussie verloopt echter moeizaam omdat we om de beurt praten en niet spontaan op elkaar kunnen reageren.

Ik zou twee punten willen aanhalen. Minister Gatz is niet enkel minister van Begroting, maar ook van Financiën. Het is dus logisch dat hij er niet enkel op toeziet dat de begroting van

de force qu'une marque de fébrilité, qui n'est pas du tout incompatible avec l'expression d'une série de certitudes.

La continuité de l'action publique a bon dos. Si elle implique que toutes les erreurs du passé doivent être endossées, nous avons un problème. Et nous en aurons un deuxième si toutes les questions ne peuvent être posées dans cette enceinte. En outre, la continuité de l'action publique commence à devenir une sorte de prétexte pour ne pas voir qu'indépendamment du bien-fondé ou non du projet de métro - là n'est pas la question -, le projet financier devant nous s'avère branlant. Les estimations des coûts, comme de la durée du projet, le sont également. Et ce n'est pas moi qui l'affirme : vous l'avez dit vous-même poliment à la presse, et d'autres sources sont venues le confirmer.

On a toujours deux sauveurs masqués pour ce projet. Je passe sur les partenariats public-privé (PPP). Quand on est libéral et qu'on ne sait pas financer un projet, on cite un exemple de PPP dans deux villes prises au hasard en disant que « si ça marche ailleurs, ça marchera bien à Bruxelles ». Non, mettons ce débat de côté : nous avons Smart Move, et nous avons Beliris. Indépendamment de l'éventuel bien-fondé de Smart Move, j'aurais voulu en obtenir les chiffres précis, car j'entends des montants annuels très divergents : 80 millions d'euros par-ci, 120 millions d'euros par-là, 180 millions ailleurs, voire 200 millions. J'aimerais bien qu'un jour, on nous dise combien cette taxe pourra rapporter.

Le deuxième sauveur masqué, c'est Beliris. En fait, ce fonds sert à beaucoup de choses, et notamment à rénover des bâtiments publics, comme des piscines.

Puisque nous disons que le gouvernement fédéral doit également fournir des efforts, je tiens tout de même à préciser que la ministre fédérale du Budget, Mme Bertrand, a rappelé qu'il n'y aurait pas un sou de plus de la part de Beliris.

Dans votre réponse, vous faites montre de beaucoup de prudence - ce dont je vous remercie - et vous rappelez les procédures de délibération budgétaire, mais vous ne mentionnez aucune somme précise. Je ne m'attendais pas à davantage, mais j'en déduis qu'il n'y a toujours pas de réponse précise aux différentes questions que j'ai posées. C'est en soi une information.

À ce stade, je sors de ce débat en me disant que ni les sommes éventuelles de Smart Move, ni les sommes éventuelles d'Optiris, ni l'addition de Smart Move, d'Optiris et du partenariat public-privé ne suffisent pour l'instant à financer le projet de la ligne de métro 3.

**M. Juan Benjumea Moreno (Groen)** (en néerlandais). - *M. Gatz est ministre du Budget, mais aussi des Finances. En conséquence, Monsieur Vanhengel, il est logique que les parlementaires l'interrogent sur ses plans pour financer les politiques régionales.*

*Il faut envisager toutes les options de financement du métro. Sachons toutefois que si le partenariat public-privé permet d'échapper aux règles comptables ou d'étaler le financement*

de plannen van zijn collega's klopt, maar ook zorgt voor de financiering. In tegenstelling tot de heer Vanhengel vind ik het eerder logisch dat de parlementsleden vragen of de minister goede financieringsplannen heeft voor het gewestelijke beleid.

Wat de financiering van de metro betreft, moeten alle opties worden bekeken, maar ik wil erop wijzen dat publiek-private samenwerkingen vaak enkel op korte termijn een oplossing bieden. De rekening komt later altijd, op welke manier ook, bij de Brusselse belastingbetaler terecht. Het is altijd een gok of die Brusselaar in de toekomst meer middelen zal hebben om dergelijke kosten te dragen.

Een publiek-private samenwerking is een financieringsvehikel, geen mirakeloplossing. Het is een manier om zaken aan de boekhoudkundige regels te onttrekken of om de financiering te spreiden in de tijd, maar uiteindelijk krijgt de Brusselaar altijd de rekening gepresenteerd. De vraag blijft dus steevast dezelfde: is de Brusselse belastingbetaler in staat om dergelijke grootschalige projecten te dragen?

We zouden de kwestie ruimer moeten bekijken en naar een hoger niveau tillen. Tegelijkertijd moeten we beseffen dat we daar niet in ons eentje toe in staat zijn.

<sup>1202</sup> **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *De volgende regering zal de knopen moeten doorhakken, maar 2024 mag geen verloren jaar worden. Daarvoor hebben we nu een regering nodig die vooruit wil. Ik herinner haar graag aan de algemene beleidsverklaring, waarin expliciet staat dat er tegen het einde van deze regeerperiode een doorbraak moet zijn in het metrotraject tussen het Noordstation en Albert. Voorlopig horen we echter weinig concrete oplossingen.*

<sup>1204</sup> **De heer Luc Vancauwenberge (PTB)** (in het Frans).- *Hier wordt beweerd dat de kilometerheffing gunstig zou uitdraaien voor de Brusselaars. Hoe meer iemand rijdt, hoe meer hij zal betalen. Maar veel Brusselaars hebben weinig keus om naar hun werk te rijden, kinderen naar school te brengen en boodschappen te doen. Zij zullen de verliezers zijn.*

*Wie van een ander gewest naar Brussel komt, betaalt al verkeersbelasting in het gewest waar hij woont. Vaak zijn het mensen die Brussel ontvlucht zijn omdat de stad onbetaalbaar werd. Zij betalen dus twee keer!*

*dans le temps, en fin de compte, le contribuable bruxellois recevra la facture. La question reste donc invariablement : est-il en mesure de porter de tels projets ?*

*Il faut élargir le champ de la réflexion. Nous devons aussi nous rendre compte que nous ne sommes pas capables d'y arriver seuls.*

**Mme Clémentine Barzin (MR)**.- *Lorsqu'on entend qu'il reviendra au prochain gouvernement de trancher, on ne peut qu'espérer que 2024 ne soit pas une année perdue. Il importe aujourd'hui d'envisager 2024 aussi comme une année s'inscrivant dans la recherche de solutions. Il reste à espérer que le gouvernement sera volontariste pour apporter des solutions, volontariste dans son ensemble, Monsieur Pitseys. Je rappelle tout de même que, dans votre déclaration de politique gouvernementale, l'exécutif s'engage à concrétiser le projet de métro vers le nord de Bruxelles, en réalisant en priorité le tronçon Gare du Nord - Albert d'ici à la fin de la législature.*

*Vous parlez beaucoup, vous êtes très critique, notamment d'un point de vue idéologique. Néanmoins, comme l'a dit M. Vanhengel, vous proposez peu de solutions.*

*J'aimerais également parler de solutions concrètes. Nous venons tous de nous exprimer sur la question, y compris les partis au gouvernement, sauf le groupe PS. J'espère donc que le gouvernement dans son ensemble fera preuve de volontarisme.*

**M. Luc Vancauwenberge (PTB)**.- *Je voudrais réagir à l'affirmation selon laquelle la taxe kilométrique n'affecterait pas les Bruxellois mais leur serait, au contraire, bénéfique. Le montant de cette taxe étant basé sur l'usage, les conducteurs qui roulent peu seront bien évidemment gagnants. En revanche, de nombreux Bruxellois ont besoin de leur voiture pour conduire les enfants à l'école, se rendre au travail ou faire leurs courses, et ces personnes seront perdantes. Il est donc faux de dire que les Bruxellois ne vont pas payer de taxe kilométrique.*

*Quant aux conducteurs qui viennent des autres Régions, ils paient déjà une taxe de circulation dans leur Région. Souvent, il*

1206 **De heer Guy Vanhengel (Open Vld).**- Wie onder het mom van een parlementaire vraag partijpolitieke standpunten komt verkondigen, moet kunnen verdragen dat leden van andere fracties eveneens hun standpunten kenbaar maken.

1208 **De heer Pascal Smet (Vooruit.brussels).**- Waar een wil is, is een weg. Het is tijd om de taboes te laten sneuvelen.

1212 **De heer Sven Gatz, minister.**- Mevrouw Van Achter, het saldo van de nog niet bestede Belirismiddelen wordt verder bepaald op basis van de uiteindelijke omvang van dat bedrag. In theorie bedraagt het 492 miljoen euro. Uiteindelijk moeten we dan ons dan kunnen uitspreken over een bepaald bedrag en beslissen of het realistisch is. Ik stel voor om die resterende bedragen tijdens de piekjaren in te zetten.

Daarnaast heb ik gevraagd om het Belirisaandeel te verhogen. Ik bedoel daarmee dat de Belirisbijdrage aan het oorspronkelijke begroting voor de metro ongeveer 50% bedroeg. Indien het totale budget stijgt, dan is het zinvol om dat percentage aan te houden. Dat is het uitgangspunt van de onderhandelingen. De vraag is of een uittredende federale regering nog toezeggingen wil doen. Misschien wordt dat iets voor de volgende regeerperiode.

U beweert dat wij ons werk niet doen, maar ik ben overtuigd van het tegendeel en stel vast dat ik in ieder geval aanleiding geef tot interessante debatten. We leggen de puzzel en kunnen de stukjes enigszins aanpassen, maar we kunnen geen nieuwe puzzelstukken uitvinden.

Als we met dat percentage in het achterhoofd met Beliris kunnen praten, lijkt er me wel een en ander mogelijk. We willen allemaal dat het sneller opschiet, maar voor het onderzoek van de offertes voor deel 3 van de metrowerken is er contractueel een periode van 12 tot 18 maanden vastgelegd. Beliris verspilt geen tijd en is met een grondige analyse begonnen.

1214 *(verder in het Frans)*

*De regering heeft al heldere cijfers over Smart Move verstrekt. Het is de bedoeling om de belasting op inverkeerstelling én de verkeersbelasting af te schaffen voor de Brusselaars. Dat wordt gecompenseerd door Smart Move, vooral voor wie veel kilometers rijdt.*

*Verder zal ongeveer de helft van de middelen van de pendelaars komen. Het is toch logisch en rechtvaardig dat zij bijdragen aan de financiering van een metrolijn.*

*Smart Move, zoals het nu in eerste lezing is goedgekeurd, voorziet wel degelijk in een sociale differentiatie. Na de*

s'agit de personnes qui ont été contraintes de quitter Bruxelles parce que la vie y était devenue impayable. Ces personnes vont devoir payer encore plus ! Je trouve que ce n'est pas sérieux, Monsieur Vanhengel.

**M. Guy Vanhengel (Open Vld)** *(en néerlandais).*- *Tolérez les autres points de vue quand vous profitez de l'occasion pour exposer la ligne de votre parti !*

**M. Pascal Smet (Vooruit.brussels)** *(en néerlandais).*- *Finissons-en avec les tabous.*

**M. Sven Gatz, ministre** *(en néerlandais).*- *Le solde des moyens émanant de Beliris qui n'ont pas encore été utilisés s'élève en théorie à 492 millions d'euros. Je propose de l'utiliser pendant les années chargées.*

*Beliris participe au financement du chantier du métro à hauteur de 50 %, la Région prenant le reste en charge. J'ai demandé que l'on conserve cette clé de répartition pour que la participation de Beliris suive la croissance du budget. La décision incombera peut-être au prochain gouvernement fédéral.*

*Notre gouvernement doit composer avec les données disponibles et j'estime que nous faisons notre travail. Nous voulons tous que le dossier avance, mais pour l'examen des offres relatives au troisième tronçon du métro, une période contractuelle de 12 à 18 mois est prévue.*

*(poursuivant en français)*

Monsieur Pitseys, le gouvernement a déjà donné des chiffres assez précis sur Smart Move. Il y a trois éléments. Tout d'abord, il est question de supprimer la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation. M. Vanhengel a raison de dire que si ces taxes sont supprimées pour les Bruxellois, la masse budgétaire qu'elles représentent sera compensée par Smart Move pour les Bruxellois. Ce sera moins le cas pour certains, car ils rouleront moins, mais plus pour d'autres, qui rouleront beaucoup.

L'autre source de recettes, pour environ la moitié, sera à la charge des navetteurs. Il n'est pas injuste ni illogique de leur demander de participer au financement d'une ligne de métro ou à d'autres investissements stratégiques.

verkiezingen zullen we zien of we op dat vlak nog verder moeten gaan.

*Er bestaat nog geen akkoord over mijn nota, maar daar wordt aan gewerkt. Ik hoop dat de geesten zullen evolueren. Het denkspoor van de publiek-private samenwerking wordt grondig onderzocht, maar dat lukt niet meer voor de verkiezingen. Privépartners zullen ook boter bij de vis willen. Het is aan deze en de volgende regering om na te gaan wat er haalbaar is.*

<sup>1216</sup> *Dit is zeker geen pact met de duivel. Als liberaal ga ik pragmatisch op zoek naar oplossingen.*

*- Het incident is gesloten.*

<sup>1220</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

<sup>1220</sup> **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

<sup>1220</sup> **en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,**

<sup>1220</sup> **betreffende de uitspraken van de voorzitter van de Belgische Voetbalbond over het WK vrouwenvoetbal 2027.**

<sup>1222</sup> **Mevrouw Françoise Schepmans (MR) (in het Frans).**- *Enkele maanden geleden meldde u dat er nog geen formele contacten geweest waren over de Belgische kandidatuur voor de organisatie van het WK voetbal voor vrouwen 2027. De termijn voor de indiening van die kandidatuur nadert met rasse schreden. België, Nederland en Duitsland vormen een aantrekkelijk trio, maar de competitie is niet min.*

*De voorzitter van de Koninklijke Belgische Voetbalbond, mevrouw Van Damme, sprak onlangs over het cruciale belang*

Il y a ensuite la dimension sociale de Smart Move. Le projet actuel, adopté en première lecture, opère déjà une différenciation sociale. Le débat reste toutefois ouvert. Nous verrons après les élections s'il faut en faire plus sur ce plan.

Le dernier élément concerne l'absence d'accord sur ma note, ce qui ne vous a pas échappé. J'essaie de me livrer à cet exercice de manière à faire évoluer les esprits. Nous allons procéder aux examens nécessaires de la piste du partenariat public-privé. S'il s'avère faisable et si nous trouvons des partenaires - soyons clairs : cela n'arrivera plus avant les élections -, nous pourrions avoir un débat intéressant. Au printemps prochain, quand tous les députés seront sur les marchés et les réseaux sociaux, je demanderai à Mme Van Achter de poser une question à ce sujet, cela pourrait être intéressant !

Vous avez raison de le dire, on n'a rien pour rien. Si ces investissements sont étalés sur plusieurs années, quel sera le taux d'intérêt demandé par le partenaire ? Le gouvernement actuel et le suivant devront réaliser cette appréciation politique et déterminer si c'est la bonne piste.

Ce n'est pas un pacte avec le diable, selon moi. En tant que libéral, je suis quelqu'un de très pragmatique et je cherche des solutions. Pour le moment, il est toujours possible d'en trouver. Pour citer M. Smet, « waar een wil is, is een metro ».

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

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

**concernant les déclarations de la présidente de la Fédération belge de football relatives à la Coupe du monde de football féminin 2027.**

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- *Monsieur le Ministre, il y a quelques mois, je vous interrogeais au sujet de la candidature de la Belgique à la co-organisation de la coupe du monde de football féminin 2027. Vous m'aviez répondu qu'aucun contact formel n'avait encore été pris.*

La date butoir pour le dépôt des dossiers de candidature approche à grands pas. Le trio constitué par la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne est prometteur, mais la compétition est rude. En

van politieke steun, met name wat de renovatie van het Koning Boudewijnstadion betreft. Zij onderstreepte de potentiële voordelen van het evenement voor de Belgische uitstraling en economie. Het vrouwenvoetbal wordt overigens steeds populairder.

Op welke manieren ondersteunt de regering de Belgische kandidatuur? Hebt u overlegd met andere betrokken partijen? Hoever staat de kandidatuur? Is het Brussels Gewest betrokken bij de taskforce die de premier heeft opgericht? Hoe zal de regering ervoor zorgen dat de noodzakelijke infrastructuur beschikbaar is?

effet, sont également en lice le groupe États-Unis - Mexique, le Brésil et l'Afrique du Sud.

Mme Pascale Van Damme, la nouvelle présidente de l'Union belge de football, a récemment fait une déclaration dans laquelle elle a insisté sur l'importance d'obtenir un soutien politique pour cet événement, notamment en matière d'infrastructures, et en particulier pour la rénovation du stade Roi Baudouin.

Par ailleurs, elle a souligné les avantages potentiels de cet événement pour la réputation et l'économie de la Belgique. Rappelons que ce type de compétition attire des millions de spectateurs, un succès prouvant le pouvoir rassembleur et inspirant de ce sport. La popularité grandissante du football féminin a des répercussions positives non seulement sur le sport lui-même, mais aussi sur la perception des femmes dans le domaine sportif et dans la société en général.

Mme Van Damme l'a elle-même déclaré : « Aujourd'hui, près de 10 % des affiliés qui foulent les terrains belges sont des femmes et des jeunes filles. » Un chiffre inimaginable il y a dix ans.

Dès lors, je m'interroge sur les avancées réalisées pour notre candidature. Il est impératif que nous soutenions cette initiative et que nous nous préparions en amont pour ne pas manquer l'occasion qui s'offre à nous.

Quelles mesures le gouvernement prend-il pour soutenir cette candidature ?

Y a-t-il eu concertation avec les autres parties prenantes ? Pourriez-vous nous en faire un état des lieux ?

Où en est l'élaboration de ce dossier ?

Nous avons récemment appris qu'une task force pilotée par le Premier ministre a été instaurée. La Région de Bruxelles-Capitale y est-elle associée ?

Quelles mesures le gouvernement envisage-t-il de prendre pour garantir la disponibilité des infrastructures nécessaires ?

**M. Sven Gatz, ministre.**- Il y a quelques mois, je répondais à votre question portant sur la Coupe du monde 2027 en disant que l'Union royale belge des sociétés de football-association (URBSFA) s'était positionnée en faveur d'une candidature conjointe avec l'Allemagne et les Pays-Bas et qu'à ce stade, les contacts formels entre la Ville de Bruxelles et la Région n'étaient pas encore très élaborés. Souhaitant toutefois vous informer au mieux, je vous communique que j'ai appris l'existence de plus amples contacts entre les autorités compétentes et la Ville de Bruxelles depuis janvier 2023. C'est bien logique car le stade Roi Baudouin appartient à la Ville de Bruxelles.

Pour ma part, je recevrai la présidente de l'URBSFA fin novembre et verrai comment relayer certaines questions. Il va de soi que le prochain gouvernement bruxellois devra se positionner. Nous venons d'avoir un débat passionnant sur le

<sup>1224</sup> **De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- Enkele maanden geleden antwoordde ik u dat de Koninklijke Belgische Voetbalbond (KBVB) positief stond tegenover een gezamenlijke kandidatuur met Nederland en Duitsland, maar dat er nog niet veel formele contacten waren. Sinds januari 2023 wordt er echter intensiever gepraat met de stad Brussel, die eigenaar is van het Koning Boudewijnstadion.

De KBVB legt momenteel de laatste hand aan het dossier van de kandidatuur. De bevoegde Brusselse administraties, zoals bijvoorbeeld [visit.brussels](http://visit.brussels), hebben daaraan bijgedragen. Ik ontvang eind november de voorzitter van de KBVB. De volgende Brusselse regering zal uiteraard een standpunt moeten innemen, rekening houdend met de beperkte budgettaire marges van het gewest.



métro et vous aurez compris que nos marges budgétaires seront assez réduites pour investir dans la réalisation du projet, et plus difficilement encore dans l'infrastructure. Nous pouvons néanmoins faire office de partenaire.

L'URBSFA en est à la phase de finalisation du dossier de candidature (bid book). Les administrations bruxelloises compétentes, à savoir la direction de la communication du service public régional de Bruxelles, ainsi que [visit.brussels](http://visit.brussels), ont d'ailleurs été sollicitées pour apporter leur aide à la réalisation du dossier de candidature global et du dossier de candidature pour l'organisation du tirage au sort. Toutes deux ont tenté de répondre au mieux aux questions et demandes d'informations réceptionnées.

Des contacts sont donc pris au niveau adéquat, c'est-à-dire entre la Ville de Bruxelles et l'URBSFA. Je rencontrerai également prochainement l'URBSFA et nos administrations sont déjà impliquées dans la préparation du dossier de candidature. Lentement mais sûrement, la situation avance.

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- Monsieur le Ministre, comme vous le dites, les choses avancent, mais les préparatifs de cette Coupe du monde de football féminin avancent très lentement. Pourtant, le potentiel du football féminin est énorme, et nous avons là l'occasion de créer des effets durables en investissant de manière adéquate dans le développement, la promotion et l'accessibilité de ce sport pour les filles et les femmes.

D'ailleurs, le ministre-président de la Fédération Wallonie-Bruxelles a réaffirmé le 2 octobre dernier sa volonté de soutenir sans réserve la candidature de la Belgique en vue d'accueillir cet événement conjointement avec l'Allemagne et les Pays-Bas. Il s'agit donc d'un dossier qui doit être porté par tous les niveaux de pouvoir, même s'il appartiendra au prochain gouvernement d'en assurer la gestion et d'établir tous les contacts nécessaires.

Toutefois, le dépôt de la candidature, quant à lui, doit se faire rapidement, sous la présente législature. Je me réjouis donc que vous rencontriez la présidente de l'Union royale belge des sociétés de football en novembre prochain, car il n'y a pas de temps à perdre dans ce dossier.

- *L'incident est clos.*

<sup>1226</sup> **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans).*- *Het gaat allemaal erg traag, terwijl het potentieel van het vrouwenvoetbal erg groot is en het WK kan leiden tot duurzame positieve effecten.*

*Ik begrijp dat het vooral de volgende regering zal zijn die het dossier moet beheren, maar de kandidatuur moet al tijdens deze regeerperiode worden ingediend. Ik ben dan ook tevreden dat u de voorzitter van de KBVB in november zult ontmoeten.*

- *Het incident is gesloten.*