



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

23 MAI 2023

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**Examen d'une pétition demandant l'abandon
du projet de métro n°3 et le maintien du tram
n°55**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Isabelle PAUTHIER (F)

GEWONE ZITTING 2022-2023

23 MAI 2023

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**Onderzoek van een petitie tot stopzetting van
het metro 3-project en het behoud van tram
55**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevrouw Isabelle PAUTHIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Ibrahim Dönmez, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, M. Tristan Roberti, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Arnaud Verstraete, Mme Cielkje Van Achter.

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: De heer Ibrahim Dönmez, Mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heer Tristan Roberti, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Arnaud Verstraete, mevr. Cielkje Van Achter.

La présidente explique que la commission de la mobilité a été saisie par le Bureau élargi, le 30 novembre 2022, d'une pétition demandant l'abandon du projet de métro n°3 entre la gare du Nord et Bordet et le maintien du tram n°55. Cette pétition ayant dépassé en mars 2023 le seuil des 1000 signataires de Bruxellois de plus de 16 ans, il revient à la commission d'auditionner les pétitionnaires, en application de l'article 30bis de la loi spéciale du 12 janvier 1989.

I. Exposé de Mmes Beatrijs Suys, Bernadette Dupont et Anne Cremer, pétitionnaires

Mmes Beatrijs Suys, Bernadette Dupont et Anne Cremer affirment que le projet de métro fait l'impasse sur les premiers concernés, les usagers. La plupart d'entre eux ignorent tout simplement ce projet, ainsi que la menace de disparition du tram 55. Les besoins des voyageurs n'ont pas été analysés. Or, il apparaît que la majorité d'entre eux apprécie la desserte offerte par le tram, qui est généralement utilisé pour de courtes distances. L'étude d'incidences du projet de métro avait d'ailleurs relevé que la distance parcourue par les usagers du tram 55 est de 2 km en moyenne. Ceux-ci se déplacent donc la plupart du temps à l'échelle du quartier, sur une distance dépassant légèrement une distance pédestre.

De plus, un tram permet un meilleur contrôle social qu'un réseau souterrain. On n'est jamais seul dans un tram ; il y a au minimum le conducteur. C'est aussi un moyen de transport plus inclusif. Il est apprécié par les femmes et par les personnes âgées, vu que le véhicule est de plain-pied. Les femmes sont plus enclines à éviter un métro en soirée. Descendre à trente mètres de profondeur est un sérieux inconvénient, surtout pour les personnes à mobilité réduite.

Il faut ajouter que la ligne de métro 3 aura une desserte moins avantageuse, avec sept stations seulement, contre le double pour le tram. Cette ligne ne répondra pas aux besoins des familles, dont les femmes au foyer, dont la valeur économique n'est pas reconnue.

Les intervenantes regrettent particulièrement la configuration de la future station de métro « Verboekhoven », qui ne sera plus située directement sur la place du même nom, mais dans la rue Waelhem, ce qui rendra les correspondances malaisées.

Les communes de Schaerbeek et d'Evere sont déjà fort bien desservies par les transports en commun, dont le réseau de trains S et le tram 62. De plus, une ligne de tram est prévue jusqu'à l'aéroport. A vrai dire, l'opportunité de cette future ligne de métro n'a jamais été sérieusement débattue. Le bureau ayant effectué l'étude d'opportunité est d'ailleurs le même que celui qui a ensuite réalisé les études techniques, ce qui est un conflit d'intérêts manifeste. Dès lors, de nombreux experts et associations remettent en cause ce

De voorzitter legt uit dat het Bureau in uitgebreide samenstelling op 30 november 2022 een petitie heeft doorverwezen naar de commissie voor de Mobiliteit waarin wordt gevraagd om de stopzetting van het metro 3-project tussen het Noordstation en Bordet en het behoud van tram nr. 55. Aangezien deze petitie in maart 2023 de drempel van 1.000 ondertekenaars van Brusselaars ouder dan 16 jaar heeft overschreden, is het aan de commissie om de indieners te horen, met toepassing van artikel 30bis van de bijzondere wet van 12 januari 1989.

I. Uiteenzetting van mevrouw Beatrijs Suys, mevrouw Bernadette Dupont en mevrouw Anne Cremer, indieners van de petitie

Mevrouw Beatrijs Suys, mevrouw Bernadette Dupont en mevrouw Anne Cremer voeren aan dat het metroproject de voornaamste betrokkenen, namelijk de gebruikers, negeert. De meeste gebruikers zijn simpelweg niet op de hoogte van dit project en de mogelijke verdwijning van tram 55. De behoeften van de reizigers zijn niet onderzocht. Het blijkt echter dat de meerderheid van hen de tram, die over het algemeen voor korte afstanden wordt gebruikt, op prijs stelt. Uit het effectenrapport van het metroproject bleek ook dat de afgelegde afstand door gebruikers van tram 55 gemiddeld twee kilometer bedraagt. Ze verplaatsen zich meestal binnen de wijk, over een afstand die net iets groter is dan een loopafstand.

Bovendien zorgt een tram voor meer sociale controle dan een ondergronds net. Men is nooit alleen in een tram, want er is altijd de bestuurder. De tram is ook een inclusiever vervoermiddel. De tram scoort goed bij vrouwen en ouderen, omdat het voertuig op gelijk niveau van de straat staat. Vrouwen vermijden 's avonds vaker de metro. Dertig meter naar beneden afdalen is lastig, vooral voor personen met een beperkte mobiliteit.

Bovendien zal metrolijn 3 voor een minder interessante bediening zorgen, met slechts zeven stations, tegenover het dubbele voor de tram. Deze lijn voldoet niet aan de behoeften van gezinnen, waaronder huisvrouwen, van wie de economische waarde niet wordt erkend.

De sprekers betreuren vooral de ligging van het toekomstige metrostation Verboekhoven, dat niet langer onmiddellijk aan het gelijknamige plein zal liggen, maar in de Waelhemstraat, wat de aansluitingen zal bemoeilijken.

De gemeenten Schaarbeek en Evere zijn al zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer, via de S-trein en tram 62. Daarnaast is er een tramlijn naar de luchthaven gepland. Eerlijk gezegd is er nooit ernstig gediscussieerd over de wenselijkheid van deze toekomstige metrolijn. Het bureau dat de opportuniteitsstudie heeft uitgevoerd, is trouwens hetzelfde bureau dat vervolgens de technische studies heeft uitgevoerd, wat een duidelijk belangenconflict inhoudt. Daarom stellen heel wat deskundigen en verenigingen dit

projet. Cela va plus loin : récemment, la commission régionale de développement elle-même critiquait sévèrement l'extension du métro vers l'ouest de la ville.

Alors que le futur métro aura une incidence presque nulle sur la pression automobile, les effets néfastes de ce projet sont nombreux, à commencer par la disparition d'espaces verts et l'abattage d'arbres, mais également le déversement de tonnes de béton et le transit de quelque 150.000 trajets en camion.

Par ailleurs, le projet de métro accumule un retard considérable. Le chantier est à l'arrêt depuis plus d'un an sous le Palais du Midi, à cause de l'instabilité du sous-sol, dans le lit de la Senne. A la gare du Nord également, l'exécution du chantier rencontre des difficultés, ce qui suscite une augmentation des dépenses de 60%, rien que pour le premier tronçon. Qu'en sera-t-il du second ? Il faut s'attendre à d'autres obstacles techniques, dans des quartiers densément peuplés et un sous-sol d'une nature méconnue. L'échéance prévue de ce chantier ne cesse d'être reculée.

Cette accumulation des dépenses, qui porte l'estimation du projet à 2,65 milliards d'euros, soit une hausse de 400 millions d'euros en un an, est d'autant plus inquiétante qu'elle s'inscrit dans un endettement structurel de la Région. Du propre aveu du ministre des Finances Sven Gatz, les limites de l'endettement sont désormais atteintes. Or, étant donné que le fonds Beliris ne contribuerait qu'à hauteur de 500 millions d'euros au projet de métro, le poids reposant sur les épaules de la Région s'accroît. On ne peut dès lors exclure un risque de faillite de la Région, ou à tout le moins la renonciation forcée à de multiples autres investissements, pourtant bien nécessaires, en comparaison du projet de métro.

Face à la hausse continue des dépenses englouties par le projet de métro entre la gare du Nord et Bordet, il vaut mieux perdre les 85 millions d'euros que représente l'abandon de ce projet. Il faut consacrer nos ressources à d'autres formes de transport public et à d'autres aménagements de l'espace public. La ligne de tram 55 doit voir ses fréquences augmentées. Pourquoi ne pas aménager un site propre sur cette ligne, à l'instar de ce qui a été fait sur la chaussée de Haecht pour le tram 92 ? Dans cette perspective, les pétitionnaires recommandent aussi d'examiner avec attention la proposition de réforme des transports intitulée « pré-métro + » émanant de la plate-forme « Avanti », constituée d'associations et d'experts. Il est encore temps de renoncer au projet irresponsable de métro vers Bordet.

project in vraag. Onlangs heeft de gewestelijke ontwikkelingscommissie zelf scherpe kritiek geuit op de uitbreiding van de metro naar het westen van de stad.

De toekomstige metrolijn zal amper invloed hebben op de druk van het autoverkeer, maar de schadelijke effecten van het project zijn talrijk: verdwijnen van groene ruimten en kappen van bomen, storten van tonnen beton en de verplaatsing van zo'n 150.000 vrachtwagens.

Het metroproject loopt overigens flink wat vertraging op. De bouwplaats onder het Zuidpaleis ligt al meer dan een jaar stil als gevolg van de instabiliteit van de ondergrond in de bedding van de Zenne. Ook aan het Noordstation stuiten de werken op moeilijkheden, wat heeft geleid tot een stijging van de uitgaven met 60%, alleen al voor het eerste deel van de lijn. Hoe zal het tweede deel verlopen? Andere technische hindernissen vallen te verwachten, in dichtbevolkte buurten en een ondergrond van onbekende aard. De geplande deadline voor dit project wordt voortdurend opgeschoven.

Deze olopende uitgaven, die de raming van het project op 2,65 miljard euro brengt - een stijging van 400 miljoen euro op een jaar tijd - zijn des te zorgwekkender omdat ze bij de structurele schuldenlast van het gewest komen. Volgens minister van Financiën, Sven Gatz, zijn de schuldgrenzen nu bereikt. Aangezien het Belirisfonds echter slechts tot 500 miljoen euro aan het metroproject zou bijdragen, wordt het gewicht dat op de schouders van het gewest rust nog groter. We kunnen dus niet uitsluiten dat het gewest failliet gaat, of op zijn minst moet afzien van tal van andere investeringen die nochtans veel noodzakelijker zijn dan het metroproject.

Gelet op de voortdurende stijging van de uitgaven voor het metroproject tussen het Noordstation en Bordet, is het beter om het verlies van 85 miljoen euro te slikken dat gepaard gaat met de stopzetting van dit project. We moeten onze middelen inzetten voor andere vormen van openbaar vervoer en voor een andere aanleg van de openbare ruimte. Tramlijn 55 moet een hogere frequentie krijgen. Waarom voor deze lijn geen vrije baan aanleggen, zoals op de Haachtsesteenweg voor tram 92? In dit verband raden de indieners ook aan om premetro+, het voorstel voor hervorming van het vervoer op initiatief van het Avantiplatform, bestaande uit verenigingen en deskundigen, zorgvuldig te bestuderen. Er is nog tijd om af te stappen van het onverantwoorde metroproject richting Bordet.

II. Échange de vues

Mme Isabelle Pauthier est opposée au projet de métro 3 depuis les prémisses. Le groupe Ecolo est le seul qui défend cette position. Elle félicite les pétitionnaires, qui sont des usagers sans bagage technique, pour leur approche fouillée de l'ensemble de ce projet de grande ampleur, qui absorbe toutes les forces de la STIB et de Beliris.

Dès 2012, l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) a publié des analyses critiquant l'étude de faisabilité, qui s'avère être en quelque sorte le péché originel. Le bureau d'étude qui l'avait effectuée était juge et partie, car il avait intérêt à élaborer les études ultérieures du projet. Il a recouru à des critères biaisés. Il n'y a jamais eu d'analyse sérieuse de la pertinence du projet, ni du choix du mode de transport le plus approprié à la demande.

A vrai dire, la Région a d'emblée opté pour le métro, afin de libérer l'espace en voirie pour les voitures. La moitié des navetteurs en provenance de Flandre et de Wallonie venant à Bruxelles en voiture, d'aucuns ont voulu fluidifier le trafic automobile. M. Alain Flausch, directeur général de la STIB à cette époque, avait d'ailleurs concédé qu'il n'entrevoit plus beaucoup de marge d'amélioration de la vitesse des transports en commun en surface, dont les lignes ont été raccourcies en 2006 au prix de ruptures de charge, à tel point que les usagers sont incités à se rabattre vers le métro et les infrastructures souterraines.

Il y a une quinzaine d'années, la Région refusait d'affronter la question de la place de la voiture dans l'espace public, ce à quoi tente de répondre aujourd'hui le plan « Good Move ».

L'étude d'incidences de 2022 montre bien que l'essentiel des trajets effectués par les usagers sont de courte distance, comme le soulignent les dépositaires de la pétition. Cela est particulièrement vrai pour les usagers dits captifs, c'est-à-dire le public scolaire, les femmes, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et tous ceux qui n'ont pas de voiture. Par ailleurs, Mme Pauthier est convaincue, comme les pétitionnaires, que le temps de parcours pour ces usagers-là serait supérieur avec un métro. Descendre dans un réseau souterrain prend du temps supplémentaire, surtout pour des personnes handicapées ou qui portent des courses.

Le gain, grâce au métro, de report modal d'automobilistes en faveur de transports en commun est estimé à 0,6%, ce qui est très faible. De surcroît, cette estimation s'appuyait sur l'hypothèse de l'instauration d'un péage urbain.

Outre le bilan carbone des travaux de construction, le projet de métro se heurte également à une incertitude budgétaire, aggravée par les dépenses engendrées par la crise sanitaire du covid-19. Ces éléments, nouveaux par rapport au lancement du projet, doivent nous conduire à le reconsidérer. Depuis les origines, ni les échéances ni le financement de ce projet ne sont maîtrisés. Le gain induit

II. Gedachtewisseling

Mevrouw Isabelle Pauthier was vanaf het begin gekant tegen het metro 3-project. De Ecolofractie is de enige die dat standpunt verdedigt. Zij feliciteert de indieners, gebruikers van het openbaar vervoer zonder technische achtergrond, voor hun grondige analyse van het geheel van dit grootschalige project, dat alle krachten van de MIVB en Beliris opsloort.

Al in 2012 publiceerde het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) analyses waarin kritiek werd geuit op de haalbaarheidsstudie, waarmee eigenlijk alle ellende begonnen is. Het studiebureau dat die studie had uitgevoerd, was rechter en partij, omdat het belang had bij de uitvoering van vervolgstudies voor het project. Het maakte gebruik van vooringenomen criteria. Er is nooit een ernstige analyse gemaakt van de relevantie van het project, noch van de keuze van het meest geschikte vervoermiddel gelet op de vraag.

Het gewest koos trouwens meteen voor de metro, om zo ruimte vrij te maken voor auto's. Omdat de helft van de pendelaars uit Vlaanderen en Wallonië met de auto naar Brussel komt, wilden sommigen het autoverkeer vlotter maken. De heer Alain Flausch, destijds directeur-generaal van de MIVB, had ook toegegeven dat hij niet veel ruimte meer zag voor een betere snelheid van het bovengronds openbaar vervoer, waarvan de lijnen in 2006 werden ingekort met meer overstappen als gevolg. De gebruikers worden aangemoedigd om de metro te gebruiken en ondergronds te reizen.

Vijftien jaar geleden wilde het gewest het debat over de plaats van de auto in de openbare ruimte niet voeren. Daarop probeert het Good Moveplan vandaag een antwoord te bieden.

Uit het effectenrapport van 2022 blijkt duidelijk dat de meeste ritten van gebruikers over korte afstanden gaan, zoals de indieners opmerken. Dat geldt met name voor de zogenaamde captive users, namelijk schoolkinderen, vrouwen, ouderen, personen met een beperkte mobiliteit en al wie geen auto heeft. Bovendien is mevrouw Pauthier er net als de indieners van overtuigd dat de reistijd voor deze gebruikers langer zou zijn met de metro. Afdalen in een ondergronds net kost extra tijd, zeker voor mensen met een beperking of die met boodschappen moeten sleuren.

Het aandeel van de metro in de modal shift van de auto naar het openbaar vervoer wordt geraamd op 0,6%, wat erg laag is. Bovendien hield deze raming rekening met de invoering van een stadstol.

Naast de koolstofbalans van de werken wordt het metroproject ook geconfronteerd met budgettaire onzekerheid, die nog wordt verergerd door de kosten van de covid-19-gezondheids crisis. Deze nieuwe gegevens sinds de start van het project zouden ons ertoe moeten brengen het project opnieuw te bekijken. Van bij het begin zijn de deadlines en de financiering van dit project niet onder

par celui-ci pour la mobilité douce est dérisoire au regard de son coût.

Le projet de métro Nord-Bordet duplique la ligne de tram 55, mais aussi les lignes de train S desservant la gare de Bordet. La STIB avance que la ligne 55 est désormais saturée, ce qui justifierait son remplacement par une ligne de métro. Pourquoi ne pas développer d'autres lignes de surface? L'étude d'incidences n'a pas analysé cette hypothèse et s'est contenté d'en examiner deux autres. Elle faisait valoir d'une part que des aménagements destinés à accroître la capacité de la ligne 55 aux carrefours requerraient la suppression d'une cinquantaine de places de stationnement, ce qui serait probablement difficilement acceptable pour la commune de Schaerbeek. D'autre part, l'étude d'incidences envisageait une autre alternative au métro: la mise en site propre intégral de la ligne 55 et l'emploi de trams T4000. Cela exigerait de vastes travaux d'allongement des quais et la suppression de plusieurs centaines de places de stationnement. L'étude concluait donc au rejet de ces deux scénarios alternatifs.

En conclusion, Mme Pauthier ne veut pas une répétition de l'octroi, comme en 2019, d'un permis d'urbanisme par le gouvernement au crépuscule de la législature. Il faut d'abord considérer les alternatives au métro. Les commerçants de Schaerbeek devront-ils subir le même sort que ceux de l'avenue de Stalingrad?

Mme Ingrid Parmentier appelle de ses vœux une « humanisation » du projet, à l'instar des pétitionnaires. L'humain doit rester au centre des préoccupations, ce qui a été perdu de vue.

Mme Cieltje Van Achter soutient le projet de métro 3, mais utilise aussi avec grand plaisir le tram, qui jouit d'un aspect romantique. Elle prend souvent le tram 55, qu'elle connaît très bien. L'intervenante comprend fort bien les préoccupations des pétitionnaires et les partage jusqu'à un certain point.

La commission de la mobilité a effectué une visite instructive à Londres en février 2023. La ville de Londres, qui comptait déjà un nombre impressionnant de lignes de métro et de bus, a pourtant décidé de construire, en plein centre-ville, une nouvelle ligne de métro, dénommée « Elizabeth Line ». Il est surprenant, de prime abord, qu'un tel chantier pharaonique ait été entrepris dans ce contexte. Or, en dépit des désagréments et des dépenses de ce chantier, les Londoniens sont ravis d'avoir cette nouvelle ligne. L'investissement fut colossal, mais le retour est équivalent, voire davantage, aux dires des responsables rencontrés à Londres. Les quartiers désormais rapidement accessibles grâce aux transports en commun gagnent en attrait et en valeur.

L'argument de la sécurité avancé par les pétitionnaires doit être entendu avec attention. On préfère certes un tram qu'un métro quand on ne se sent pas en sûreté, mais ce ne peut être un motif pour ne plus construire de lignes de métro. L'utilisateur doit se sentir en sécurité sur tout le réseau. Mme Van Achter reconnaît que la situation est loin d'être bonne à

contrôle. De winst voor de zachte mobiliteit stelt weinig voor in het licht van het kostenplaatje.

Het metroproject Noord-Bordet dupliceert niet enkel tramlijn 55, maar ook de S-treinen die het station Bordet bedienen. De MIVB voert aan dat lijn 55 nu verzadigd is, wat de vervanging ervan door een metrolijn zou rechtvaardigen. Waarom geen andere bovengrondse lijnen aanbieden? Het effectenrapport onderzocht deze optie niet, maar wel twee andere. Enerzijds voerde het aan dat voor de verhoging van de capaciteit van lijn 55 op de kruispunten een vijftigtal parkeerplaatsen zouden moeten verdwijnen, wat waarschijnlijk moeilijk te slikken zou zijn voor de gemeente Schaerbeek. Anderzijds bood het effectenrapport een ander alternatief voor de metro: de aanleg van een vrije baan voor lijn 55 en het gebruik van T4000-trams. Dit zou grote werken vergen om de perrons te verlengen en er zouden enkele honderden parkeerplaatsen sneuvelen. In het rapport werd daarom besloten dat deze twee alternatieve scenario's moesten worden verworpen.

Tot slot wil mevrouw Pauthier geen herhaling van de toekenning, zoals in 2019, van een stedenbouwkundige vergunning door de regering aan het einde van de regeerperiode. Men moet eerst nadenken over de alternatieven voor de metro. Staat de handelaars van Schaerbeek hetzelfde lot te wachten als die van de Stalingradlaan?

Mevrouw Ingrid Parmentier vraagt, net als de indieners, dat het project meer aandacht zou besteden aan de mens. De mens moet centraal blijven staan. Dat werd uit het oog verloren.

Mevrouw Cieltje Van Achter steunt het metro 3-project, maar maakt ook graag gebruik van de tram omdat er een romantische sfeer rond hangt. Zij neemt vaak tram 55, die zij heel goed kent. Zij begrijpt de zorgen van de indieners en deelt deze tot op zekere hoogte.

De commissie voor de Mobiliteit bracht een leerzaam bezoek aan Londen in februari 2023. De stad Londen, die al over een indrukwekkend aantal metro- en buslijnen beschikte, heeft toch beslist om midden in het stadscentrum een nieuwe metrolijn aan te leggen, de Elizabeth Line. Het is op het eerste gezicht verrassend dat zo'n omvangrijk project op die plek werd uitgevoerd. Ondanks de hinder en de kosten van dit project zijn de Londenaren nu blij met deze nieuwe lijn. De investering was enorm, maar de opbrengst is van dezelfde orde, zonet hoger volgens de verantwoordelijken die de commissie in Londen heeft ontmoet. Buurten die nu snel bereikbaar zijn met het openbaar vervoer winnen aan aantrekkelijkheid en waarde.

Het veiligheidsargument van de indieners verdient aandacht. We geven natuurlijk de voorkeur aan een tram boven een metro als we ons niet veilig voelen, maar dat mag geen reden zijn om geen metrolijnen meer aan te leggen. De gebruiker moet zich overal op het net veilig voelen. Mevrouw Van Achter erkent dat de situatie in Brussel te wensen

Bruxelles et elle se bat pour obtenir des avancées. Les autorités londoniennes en ont fait leur cheval de bataille. Il faudrait également s'en inspirer.

L'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite (PMR) est une autre pierre d'achoppement. La visite guidée, sous la houlette de PMR, par les membres de la commission de l'Elizabeth Line a marqué Mme Van Achter. Cette nouvelle ligne est exemplaire et contribue à une meilleure mobilité pour ces personnes. Le projet de métro 3 est donc une opportunité à saisir de ce point de vue.

L'argument budgétaire avancé par les pétitionnaires est cependant le plus préoccupant. La situation budgétaire de la Région, même sans parler du métro, est tout simplement dramatique. Mme Van Achter n'a pu être rassurée par les explications du ministre des Finances. L'avenant qui vient d'être conclu par le gouvernement bruxellois avec Beliris ne révèle aucune volonté de concentrer les investissements fédéraux pour le projet de métro. On en reste aux vieilles habitudes. Il n'y a plus d'argent et un métro coûte cher. Néanmoins, Mme Van Achter continue de plaider pour ce projet, en raison de la saturation des lignes de tram dans le nord de Bruxelles, tout comme les lignes de tram entre la gare du Nord et la place Albert.

Le projet de métro 3 concerne des quartiers parmi les plus denses de la Région. Plus de 21.500 personnes habitent dans un rayon de 500 mètres autour de la future station « Colignon ». Seule la station « Etangs noirs » connaît actuellement une densité supérieure. Si l'on considère l'ensemble des stations de métro selon ce même critère, on constate que neuf stations sur de la futur ligne n°3 feront partie des quinze stations les plus fréquentées de tout le réseau de la STIB. Par ailleurs, la population everoise continue de croître. Par conséquent, la nécessité de cette ligne de métro est évidente. Il faut adapter nos transports en commun à la situation. La construction de la ligne n°3 ne fera pas obstacle, dans un second temps, à l'instauration de lignes de bus ou de tram pour compléter l'offre, si le besoin se fait sentir.

M. Ibrahim Dönmez annonce qu'il connaît fort bien les quartiers évoqués par les pétitionnaires, ainsi que la ligne de tram n°55, qui est complètement saturée. Il est Schaarbeekois depuis un demi-siècle et a fait partie du conseil d'administration de la STIB pendant dix ans.

Tout comme Mme Van Achter, l'orateur ne partage pas le point de vue des pétitionnaires. Le futur métro 3 sera nécessaire pour relier entre eux les quartiers de la ville, pour le bénéfice des habitants. Quand les travaux destinés à compléter la boucle du métro 2 à la gare de l'Ouest furent décidés, de nombreuses voix s'élevèrent contre ce projet. Or, à l'heure qu'il est, plus personne ne le remet en question. Il n'y a pas de raison pour que certains Bruxellois soient privés de métro et considérés comme des citoyens de seconde zone. Ils doivent pouvoir se déplacer facilement, comme les autres.

Bruxelles continue de faire face à un essor démographique, qui requiert de nouvelles infrastructures, à l'échelle de la zone métropolitaine. Les mesures adoptées

overlaat en strijdt voor verbetering. De Londense overheid heeft er haar stokpaardje van gemaakt. We moeten er ook inspiratie uit halen.

De toegankelijkheid van het net voor personen met een beperkte mobiliteit is een ander struikelblok. Het bezoek aan de Elizabeth Line, onder leiding van personen met een beperkte mobiliteit, samen met de leden van de commissie, maakte indruk op mevrouw Van Achter. Deze nieuwe lijn is een voorbeeld en draagt bij tot een betere mobiliteit van deze personen. Het metro 3-project moet deze kans aangrijpen.

Het budgettaire argument van de indieners stemt het meest tot nadenken. De begrotingstoestand van het gewest, zelfs zonder de metro, is ronduit dramatisch. Mevrouw Van Achter werd niet gerustgesteld door de uitleg van de minister van Financiën. Uit het aanhangsel dat de Brusselse regering onlangs met Beliris heeft afgesloten, blijkt geen enkele intentie om de federale investeringen naar het metroproject te leiden. We houden vast aan oude gewoontes. De geldbuidel is leeg en een metro is duur. Toch blijft mevrouw Van Achter pleiten voor dit project, vanwege de verzadiging van de tramlijnen in het noorden van Brussel en tussen het Noordstation en het Albertplein.

Het metro 3-project loopt door enkele van de dichtstbevolkte buurten van het gewest. In een straal van 500 meter rond het toekomstige station Colignon wonen meer dan 21.500 mensen. Enkel Zwarte Vijvers heeft momenteel een hogere dichtheid. Als we alle metrostations volgens hetzelfde criterium bekijken, zien we dat negen stations op de toekomstige lijn 3 tot de vijftien meest bezochte stations van het hele MIVB-net zullen behoren. Bovendien blijft de bevolking van Evere groeien. De noodzaak van deze metrolijn ligt dan ook voor de hand. We moeten ons openbaar vervoer aanpassen aan de situatie. De aanleg van lijn 3 zal in een tweede fase nieuwe bus- of tramlijnen niet in de weg staan om het aanbod aan te vullen indien nodig.

De heer Ibrahim Dönmez zegt dat hij de door de indieners vermelde buurten goed kent, evenals tramlijn 55, die verzadigd is. Hij woont al een halve eeuw in Schaarbeek en heeft tien jaar deel uitgemaakt van de raad van bestuur van de MIVB.

Net als mevrouw Van Achter deelt spreker het standpunt van de indieners niet. De toekomstige metro 3 zal nodig zijn om de wijken van de stad met elkaar te verbinden, ten voordele van de inwoners. Toen beslist werd om de lus van metro 2 aan het Weststation te sluiten, gingen er veel stemmen op tegen dit project. Op dit moment is echter niemand meer tegen. Waarom zouden sommige Brusselaars geen recht hebben op een metro en als tweederangsburgers worden beschouwd? Ze moeten zich net als anderen gemakkelijk kunnen verplaatsen.

Brussel kent nog steeds een bevolkingsexplosie, die nieuwe infrastructuur vereist op de schaal van het metropolitane gebied. De maatregelen die het gewest neemt

par la Région pour réduire l'usage de la voiture vont, en outre, accroître la demande en transports publics. Il faut donc renforcer les grands axes du réseau, mais aussi son maillage. Tous les efforts d'amélioration de la vitesse moyenne du tram 55 sont vains, tant la densité de population forme un obstacle infranchissable.

Les pétitionnaires ont livré beaucoup de chiffres. Mais il faut relever aussi que, selon un sondage effectué par Beliris en 2021, 75% des Bruxellois se disent favorable à l'arrivée d'une nouvelle ligne de métro. Ce chiffre monte même à 82% quand on interroge les habitants de Schaerbeek et d'Evere, ce qui est une majorité écrasante.

Le projet de métro n'est donc pas une chimère ; il tend à répondre à un réel besoin. Par ailleurs, il fait dire qu'une ligne de métro est un investissement pour des décennies. Vu les projets urbanistiques à Josaphat et à Evere, la population de ces communes ira vers une plus forte densité. Il faut prévoir les infrastructures nécessaires et accompagner la transition en faveur des transports en commun. La majorité gouvernementale se doit d'avancer dans cette direction, quoi qu'en disent certains.

Il faut bien admettre que le financement de ce projet de métro est une gageure. L'Etat fédéral et Beliris devraient contribuer davantage, mais ce ne peut être un motif pour abandonner le projet. D'autre part, les aménagements destinés aux personnes à mobilité réduite ne peuvent constituer un frein. Ces personnes seront associées à la conception des stations et des infrastructures du métro 3. En conclusion, l'extension du métro est une nécessité pour les Bruxellois.

M. Arnaud Verstraete salue l'effort de mobilisation réalisé par les pétitionnaires et leur volonté de mettre l'humain au centre des préoccupations. Le plan « Good Move » entend justement adopter cette approche et garantir un moyen de transport efficace à chacun, quel que soient son âge, ses moyens financiers ou son sexe. Dans cette perspective, il faut absolument des transports publics efficaces. Or, comme cela a déjà été dit, le tram 55 est surchargé, malgré tous les efforts d'aménagement du tracé. La capacité de cette ligne a atteint son point le plus élevé.

Par conséquent, la Région considère qu'un métro est nécessaire dans le nord de Bruxelles. Il offrira une capacité et une vitesse supérieures au tram. Aux yeux de M. Verstraete, ce n'est pas un choix qui allait de soi. Le métro ne doit pas s'imposer partout. Mais, en l'occurrence, il répond à un besoin indiscutable. Ce n'était certes pas la seule option sur la table et les objections soulevées par les pétitionnaires sont pertinentes.

L'intervenant indique aux pétitionnaires que rien n'empêche a priori le maintien d'une ligne de tram à Schaerbeek, même selon un tracé partiellement modifié, en cas de construction de la ligne de métro 3. Il est d'ailleurs personnellement gagné à cette idée. Comme les pétitionnaires l'ont souligné, il existe différents besoins de déplacements, dont des trajets courts. Le tram pourrait compléter le métro.

om het autogebruik terug te dringen, zullen ook de vraag naar openbaar vervoer doen toenemen. Het is daarom noodzakelijk om de hoofdlijnen van het net te versterken, maar ook om de mazen te verdichten. Alle inspanningen om de gemiddelde snelheid van tram 55 te verbeteren zijn tevergeefs, want de bevolkingsdichtheid vormt een onoverkomelijke hindernis.

De indieners hebben veel cijfers naar voren gebracht. Er moet echter ook worden opgemerkt dat, volgens een peiling van Beliris in 2021, 75% van de Brusselaars zegt voorstander te zijn van een nieuwe metrolijn. Dit cijfer loopt zelfs op tot 82% wanneer we de inwoners van Schaerbeek en Evere bevragen, wat een overweldigende meerderheid is.

Het metroproject is dus geen hersenschim, want het beantwoordt aan een reële behoefte. Bovendien is een metrolijn een investering voor enkele decennia. Gezien de stadsprojecten in Josaphat en Evere zal de bevolking van deze gemeenten verder verdichten. We moeten zorgen voor de nodige infrastructuur en de transitie naar het openbaar vervoer ondersteunen. De regeringsmeerderheid moet die kant opgaan, wat sommigen ook mogen beweren.

De financiering van dit metroproject is wel een uitdaging. De federale staat en Beliris zouden meer moeten bijdragen, maar dat mag geen reden zijn om van het project af te zien. Voorzieningen bestemd voor personen met een beperkte mobiliteit mogen echter geen belemmering vormen. Deze mensen zullen betrokken worden bij het ontwerp van de stations en de infrastructuur van metro 3. Kortom, de uitbreiding van de metro is een noodzaak voor de Brusselaars.

De heer Arnaud Verstraete heeft niets dan lof voor de oproep van de indieners en hun wens om de mens centraal te stellen. Het Good Moveplan volgt precies dezelfde aanpak en wil een efficiënt vervoermiddel voor iedereen, ongeacht leeftijd, financiële middelen of geslacht. Efficiënt openbaar vervoer is daarbij absoluut noodzakelijk. Zoals gezegd is tram 55 echter overbelast, ondanks alle inspanningen om het tracé aan te passen. De capaciteit van deze lijn heeft haar grens bereikt.

Het gewest meent dan ook dat een metro in het noorden van Brussel noodzakelijk is. Die zal meer capaciteit en snelheid opleveren dan de tram. In de ogen van de heer Verstraete was dit geen vanzelfsprekende keuze. De metro moet niet overal komen. In dit geval voorziet de metro echter in een onbetwistbare behoefte. Het was zeker niet de enige optie die op tafel lag en de bezwaren van de indieners zijn gegrond.

De spreker zegt tegen indieners dat niets a priori het behoud van een tramlijn in Schaerbeek in de weg staat, zelfs langs een gedeeltelijk gewijzigd tracé, in geval van de aanleg van metro 3. Hij is overigens persoonlijk voor dat idee gewonnen. Zoals de indieners hebben opgemerkt, zijn er verschillende verplaatsingsbehoeften, waaronder korte ritten. De tram zou de metro kunnen aanvullen.

Par ailleurs, il ressort d'études internationales que les grands projets d'infrastructure réclament systématiquement plus de temps d'exécution que dans les prévisions initiales, entre 30% de plus et le double de temps. Quand on observe l'état d'avancement de la future station « Toots Thielemans », on doit malheureusement constater que Bruxelles n'échappe pas à cette logique.

Les moyens financiers disponibles pour le projet sont une autre source de préoccupation, il faut bien l'admettre. La Région ne pourra plus faire face à de nouvelles augmentations des dépenses. Il est indispensable d'adapter la structure de financement du projet de métro. Comme à Paris et à Londres, le niveau national doit investir à titre principal dans ce type d'infrastructure. Dans ces villes, les autorités communales prennent seulement en charge les coûts d'exploitation. La commission a pu constater que la compagnie « Transport for London », malgré ses cinq milliards de livres sterling de recettes annuelles d'exploitation, ne doit pas supporter les dépenses de construction des lignes de métro. A l'heure qu'il est, personne ne connaît encore le dénouement de ses difficultés financières, mais il faudra trouver une solution. Le gouvernement régional poursuit donc son objectif, celui d'un métro jusqu'à Bordet, tout en restant prudent quant aux échéances et au financement.

Quoi qu'il en soit, M. Verstraete plaide vigoureusement pour que le moyen de transport qui sera construit soit en tout cas accessible à l'ensemble de la population. Comme Mme Van Achter l'a dit, l'Elizabeth Line à Londres est exemplaire à ce propos. La sécurité est une autre exigence absolue. Chacun doit se sentir en sûreté dans le réseau. Enfin, l'espace public doit être revu et amélioré parallèlement à la construction du métro. Il s'agira de réduire la place de la voiture et d'aménager plus d'espaces verts et d'espaces de rencontre.

Les discussions relatives au projet de métro sont encore loin d'être conclues. Les arguments fournis par les pétitionnaires continueront d'alimenter les débats.

M. Youssef Handichi avance que la ligne de métro 3, ainsi que le maintien de la ligne de tram 55, sont une nécessité pour ces quartiers de plus en plus peuplés. Métro et tram ne vont donc pas l'un sans l'autre. Néanmoins, les alternatives au projet de la STIB doivent être examinées par le Parlement, dont la proposition dite « préméto+ » de la plate-forme « Avanti ». Il faut aussi accroître immédiatement les fréquences du tram 55, y compris en soirée et le week-end.

Comme les pétitionnaires l'ont montré, le financement du projet de métro reste entouré d'incertitudes. La Région doit oser se montrer créative, vu la richesse abondamment produite sur son territoire. Ceux qui ont les épaules les plus larges, tel que le milliardaire Bernard Arnault, domicilié à Uccle, doivent plus contribuer à l'effort. Beliris devrait également fournir une plus grande part dans les ressources attendues.

Bovendien tonen internationale studies aan dat grote infrastructuurprojecten systematisch meer tijd vergen dan eerst gepland, van 30% tot dubbel zo lang. Wanneer we de vooruitgang van het toekomstige station Toots Thielemans bekijken, moeten we helaas vaststellen dat Brussel geen uitzondering vormt.

De financiële middelen die voor het project beschikbaar zijn, vormen inderdaad een andere reden tot bezorgdheid. Het gewest zal een verdere stijging van de uitgaven niet meer aankunnen. Het is essentieel om de financieringsstructuur van het metroproject aan te passen. Net als in Parijs en Londen moet vooral het nationale niveau investeren in dit soort infrastructuur. In deze steden dragen de gemeenten enkel de exploitatiekosten. De commissie kon vaststellen dat het bedrijf Transport for London, ondanks zijn vijf miljard pond aan jaarlijkse opbrengsten uit de exploitatie, de kosten voor de aanleg van de metrolijnen niet hoeft te dragen. Op dit moment weet nog niemand wat de uitkomst is van de financiële moeilijkheden, maar er zal een oplossing moeten worden gevonden. De gewestregering streeft dus haar doelstelling na, namelijk een metro naar Bordet, maar blijft voorzichtig met deadlines en financiering.

De heer Verstraete pleit er hoe dan ook sterk voor dat het vervoermiddel toegankelijk is voor de hele bevolking. Zoals mevrouw Van Achter zei, is de Elizabeth Line in Londen in dit opzicht een voorbeeld. Veiligheid is een andere absolute vereiste. Iedereen moet zich veilig voelen op het net. Ten slotte moet tegelijk met de aanleg van de metro de openbare ruimte worden verbeterd. De auto mag minder ruimte krijgen en er moeten meer groen en ontmoetingsplekken komen.

Het debat over het metroproject is nog lang niet afgerond. De argumenten van de indieners zullen het debat blijven aanzwengelen.

De heer Youssef Handichi betoogt dat metrolijn 3, evenals het behoud van tramlijn 55, een noodzaak zijn voor deze steeds dichter bevolkte buurten. Metro en tram kunnen dus niet zonder elkaar. Desalniettemin moeten de alternatieven voor het MIVB-project door het parlement worden onderzocht, inclusief het zogenaamde voorstel preméto+ van het Avantiplatform. Ook is het nodig om onverwijld de frequentie van tram 55 te verhogen, ook 's avonds en in het weekend.

Zoals de indieners hebben aangetoond, blijft de financiering van het metroproject vaag. Het gewest moet creatief durven zijn, gezien de overvloedige rijkdom die op zijn grondgebied wordt geproduceerd. Diegenen met de breedste schouders, zoals Bernard Arnault die in Ukkel woont, moeten meer bijdragen. Beliris zou ook een groter deel van de verwachte middelen moeten leveren.

La construction d'un métro est un investissement à très long terme. Or, on sait que de nombreux logements, surtout des logements sociaux, seront encore construits à Evere. Bruxelles manque de logements et doit lutter contre une tendance à la gentrification. C'est pourquoi ce projet de métro a tout son sens. De plus, le métro constituera un encouragement des navetteurs à délaisser leur voiture dans un parking de dissuasion, qui doivent bien sûr être gratuits.

Ce métro est également nécessaire pour doper la capacité de nos transports en commun. Un métro est imbattable sous cet angle-là. M. Handichi souligne cependant une erreur : la station « Toots Thielemans » entre la gare du Midi et la place Annessens, sera inutile et compte 400 millions d'euros à la Région. D'autre part, il faudra accompagner et indemniser dignement les commerçants victimes des nuisances du chantier, par exemple dans les quartiers Stalingrad, Gallait et « Cage aux Ours ». Enfin, pour améliorer la sécurité, il faudra renforcer la présence de stewards dans les stations, qui ne sauraient être remplacés par de simples portiques.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que les craintes exprimées dans la pétition sont légitimes, car elles se rapportent au changement climatique, à l'accessibilité, aux nuisances causées par les travaux ainsi qu'au financement du projet et à ses délais d'exécution. La décision de réaliser ce projet de métro a été prise en 2013 par le gouvernement régional.

Dès les origines, le financement de ce projet a suscité des inquiétudes, et à raison, comme on le sait aujourd'hui. Il est néanmoins impossible de faire aujourd'hui marche arrière pour le tronçon Albert – gare du Nord et celui-ci n'a qu'un faible intérêt sans le second tronçon, entre la gare du Nord et la station Bordet. Quelque 22% du budget prévu auraient déjà été dépensés pour l'heure et plus de la moitié des moyens ont déjà engagés.

Certaines villes, telles que Madrid, Paris ou Barcelone, recourent à des sources alternatives de financement, comme un partenariat public-privé ou un emprunt à la Banque européenne d'investissement. Notre Région pourrait s'en inspirer. Il faut rappeler aussi que les travaux passés de prolongement du métro bruxellois comptaient de nombreux détracteurs, alors que plus personne ne remet ces investissements en cause aujourd'hui.

Les lignes de tram sont souvent d'un grand intérêt, mais gagnent à être remplacées par un métro là où une densification potentielle a été identifiée. C'est le cas entre la gare du Nord et la station Bordet. La fréquentation de la ligne de tram 55 a atteint le point de la capacité maximale. Seul le métro pourra soulager cette surcharge. On ne peut revenir en arrière dix ans après avoir pris la décision et trois ans après le début des travaux.

Le métro 3 est un projet ambitieux, digne de la capitale de l'Europe, qui apportera une plus-value à la mobilité de tous les habitants. Par ailleurs, il sera l'occasion d'un meilleur aménagement de l'espace public en surface, comme la commission a pu l'observer également à Londres. Les pétitionnaires craignent d'autre part une baisse

Een metro aanleggen is een investering op zeer lange termijn. We weten echter dat er in Evere nog heel wat woningen, en vooral sociale woningen, zullen worden gebouwd. Brussel heeft een tekort aan woningen en moet gentrificatie bestrijden. Daarom is dit metroproject volkomen logisch. Daarnaast zal de metro een stimulans zijn voor pendelaars om hun auto achter te laten op een overstapparking, die uiteraard gratis moet zijn.

Deze metro is ook nodig om de capaciteit van ons openbaar vervoer te vergroten. Op dit vlak kan ander vervoer niet aan de metro tippen. De heer Handichi wijst echter op een vergissing: het station Toots Thielemans tussen het Zuidstation en het Anneessensplein wordt nutteloos en kost het gewest 400 miljoen euro. Aan de andere kant zal het nodig zijn om de handelaars die het slachtoffer zijn van de bouwplaats, bijvoorbeeld in de wijken Stalingrad, Gallait en Berenkooi, behoorlijk te ondersteunen en te compenseren. Tot slot zal het, om de veiligheid te verbeteren, nodig zijn om de aanwezigheid van stewards in de stations te verhogen, die niet zomaar kunnen worden vervangen door poortjes.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is van mening dat de bezorgdheden die in de petitie worden geuit terecht zijn, aangezien ze betrekking hebben op de klimaatverandering, de toegankelijkheid, de overlast veroorzaakt door de werken, de financiering van het project en de uitvoeringstermijnen. De beslissing om dit metroproject uit te voeren werd in 2013 genomen door de gewestregering.

De financiering van dit project baarde vanaf het begin zorgen, en terecht, zoals we vandaag weten. Het is echter onmogelijk om vandaag een stap terug te zetten voor het tracé Albert – Noordstation en dit tracé is van weinig nut zonder het tweede deel tussen het Noordstation en Bordet. 22% van de uitgetrokken middelen zou ondertussen al besteed zijn en meer dan de helft van de middelen is al vastgelegd.

Sommige steden, zoals Madrid, Parijs of Barcelona, nemen hun toevlucht tot alternatieve financieringsbronnen, zoals een publiek-private samenwerking of een lening van de Europese Investeringsbank. Ons gewest zou daar inspiratie uit kunnen halen. We mogen ook niet vergeten dat de vroegere uitbreidingswerken aan de Brusselse metro veel tegenstanders kenden, terwijl niemand deze investeringen vandaag in twijfel trekt.

Tramlijnen zijn vaak van groot belang, maar hebben baat bij vervanging door een metro waar verdichting verwacht wordt. Dit is het geval tussen het Noordstation en Bordet. Tramlijn 55 heeft haar maximale capaciteit bereikt. Alleen de metro kan deze overbelasting verlichten. We kunnen nu niet terugkrabbelen, tien jaar na de beslissing en drie jaar na de start van de werken.

Metro 3 is een ambitieus project, de hoofdstad van Europa waardig, dat een meerwaarde zal betekenen voor de mobiliteit van alle inwoners. Daarnaast vormt het een voorzet voor een betere aanleg van de bovengrondse openbare ruimte, zoals de commissie ook in Londen heeft kunnen vaststellen. De indieners vrezen wel voor een verminderde toegankelijkheid

d'accessibilité s'il s'agit de descendre dans un réseau souterrain. Mme d'Ursel indique toutefois que le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (CAWaB) a soutenu devant la commission qu'un métro présente généralement plus d'atouts pour une PMR qu'un autre moyen de transport public. Ceci étant dit, il y a encore matière à amélioration, comme les commissaires ont pu s'en rendre compte en visitant l'« Elizabeth Line » à Londres.

Les stations planifiées pour le métro ne seront pas situées à une profondeur inhabituelle, quand on sait que les stations du métro de Lisbonne sont à trente mètres de profondeur, sans que cela ne suscite de problème.

La sécurité dans le réseau de métro est un point épineux. Cela fait régulièrement débat dans notre commission. Il faut cependant bien admettre que cela n'a rien d'inéluctable. D'autres villes européennes sont dotées d'un métro à peu près exempt de problèmes de sécurité. Ce n'est donc pas une raison pour rejeter un projet de métro.

Par ailleurs, Mme d'Ursel reconnaît que les critiques fondées sur le manque d'information des citoyens sont pertinentes. Le gouvernement et la STIB devraient déployer plus d'efforts pour informer la population et entendre leurs doléances.

Les pétitionnaires dénoncent les nuisances et les risques dus au chantier. Il sera recouru à la technique du tunnelier, qui a déjà fait ses preuves à Bruxelles, sans que cela engendre de réels désagréments pour les riverains. Par ailleurs, les difficultés rencontrées sous le Palais du Midi ralentissent l'avancement des travaux, et l'on peut regretter le choix qui a été fait de ce tracé, mais une solution semble se dégager, selon une procédure urbanistique accélérée. Il faudra veiller à ce que les nuisances soient les plus réduites possibles pour les riverains et que les coûts restent sous contrôle.

Enfin, rien n'exclut l'instauration, aux côtés du métro 3, d'une ligne de tram inspirée de l'actuelle ligne 55, étant donné que la STIB conservera les rails et les caténaires menant au dépôt de Bordet. Cela permettrait d'innover Schaarbeek au moyen d'une ligne de proximité, de façon plus optimale qu'aujourd'hui. Les habitants de cette commune ont tout à gagner du métro 3.

M. Marc Loewenstein rétorque à M. Handichi que lever une taxe extraordinaire pour financer le métro ne livrerait pas les résultats attendus. D'autre part, il s'agit d'offrir une palette de moyens de transport, pour que chacun puisse opter pour ce qui lui convient le mieux. Pour cette raison, une fois que le métro 3 sera inauguré, il devra être complété par des transports en commun de surface, pour assurer le service accompli aujourd'hui par la ligne 55.

Le réseau de métro, quant à lui, doit être élargi. La suspension de cette extension, entre 2004 et 2014, a entaché l'attractivité de Bruxelles. La construction de la ligne entre la place Albert et la station Bordet a encore été reprise dans l'accord de gouvernement de 2019, auquel le groupe politique de Mme Pauthier, Ecolo, est partie.

van een ondergronds net. Mevrouw d'Ursel geeft aan dat het "Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles" (CAWaB) in de commissie heeft gezegd dat een metro over het algemeen meer voordelen biedt voor een persoon met een beperkte mobiliteit dan ander openbaar vervoer. Er is nog ruimte voor verbetering, zoals de commissieleden gezien hebben tijdens het bezoek aan de Elizabeth Line in Londen.

De geplande metrostations zullen niet op een ongebruikelijke diepte komen. De stations van de metro van Lissabon zijn dertig meter diep, zonder dat dit voor problemen zorgt.

De veiligheid in de metro is een heikel punt. Dit is een regelmatig terugkerend debat in onze commissie. Het probleem is niet onoplosbaar. Andere Europese steden hebben een metro waar nagenoeg geen veiligheidsproblemen zijn. Het is dus geen reden om een metroproject af te wijzen.

Mevrouw d'Ursel beschouwt de kritiek rond het gebrek aan informatie van burgers als gegrond. De overheid en de MIVB zouden meer moeten doen om de bevolking te informeren en naar hun grieven te luisteren.

De indieners hekelen de overlast en risico's die de bouwplaats met zich brengt. De tunnelboorteknik, een reeds beproefde techniek in Brussel, zal geen echte overlast voor omwonenden veroorzaken. De moeilijkheden onder het Zuidpaleis vertragen de werkzaamheden en we kunnen de keuze voor dit tracé betreuren, maar dankzij een versnelde stedenbouwkundige procedure lijkt er een oplossing uit de bus te komen. Er moet voor worden gezorgd dat de overlast voor omwonenden zo gering mogelijk is en dat de kosten onder controle blijven.

Tot slot sluit niets de aanleg uit, naast metro 3, van een tramlijn geïnspireerd op de huidige lijn 55, aangezien de MIVB de rails en bovenleidingen naar de stelplaats Bordet behoudt. Dit zou het mogelijk maken om met een buurtlijn Schaarbeek te bedienen, op een meer optimale manier dan vandaag. De inwoners van deze gemeente hebben alles te winnen bij metro 3.

De heer Marc Loewenstein antwoordt aan de heer Handichi dat het heffen van een buitengewone belasting om de metro te financieren niet de verwachte resultaten zou opleveren. Men moet een waaier aan vervoermiddelen aanbieden, zodat iedereen kan kiezen wat het beste bij hem past. Om deze reden zal metro 3, zodra deze in gebruik is genomen, moeten worden aangevuld met bovengronds openbaar vervoer om dezelfde bediening te garanderen als vandaag door lijn 55.

Het metronet moet worden uitgebreid. De opschorting van deze verlenging tussen 2004 en 2014 heeft Brussel minder aantrekkelijk gemaakt. De aanleg van de lijn tussen het Albertplein en Bordet werd opnieuw opgenomen in het regeerakkoord van 2019. De Ecolofractie van mevrouw Pauthier maakt deel uit van deze regering.

Dire aujourd'hui qu'on a toujours été contre le projet de métro 3 et faire partie d'un gouvernement qui défend ce projet, c'est manger à tous les râteliers. Remettre en cause ce projet de long terme à l'approche d'échéances électorales n'est ni responsable ni loyal. Si chacun devait émettre des réserves à l'encontre de l'accord de gouvernement, fruit d'un compromis, le gouvernement vacillerait rapidement. Il faut rappeler aussi que le projet de métro a été lancé en 2014, quand Ecolo faisait partie de la majorité.

M. Loewenstein est fermement favorable au projet de métro. Un métro offre une capacité quatre à cinq fois supérieure à un tram. En outre, il permet de libérer de l'espace en surface. Pour être efficace, un tram doit rouler en milieu urbain en site propre et, vu l'espace limité, occuper la place de voitures en circulation ou en stationnement, sur toute la longueur du tracé. Le tram 55 en est un bon exemple. Il est aujourd'hui englué dans la circulation automobile et, pour améliorer cette situation, supprimer des places de stationnement ou instaurer des sens uniques n'est pas une mince affaire dans une commune telle que Schaerbeek. Libérer l'espace dévolu à présent au tram serait l'occasion d'affecter cet espace à d'autres fins. Un troisième avantage du métro est la facilité de son entretien, sans que les riverains aient à subir les mêmes désagréments que lors de l'entretien des voies d'une ligne de tram. Quand la ligne de tram de la chaussée d'Alseberg a été rénovée, tout le quartier en a pâti.

Puisque la ligne 55 est parvenue à saturation, il est temps d'opter pour le métro, surtout quand on connaît la croissance de la fréquentation du réseau de la STIB. Même en améliorant autant que possible l'aménagement de cette ligne, on ne pourra absorber au mieux que cinq à six ans de cette croissance naturelle.

La rupture de charge à la station Albert et à la station Bordet n'emporteront qu'un léger désagrément, grâce à des correspondances rapides. A l'instar de ses collègues, M. Loewenstein, lui aussi admiratif de l'« Elizabeth Line » londonienne, souligne également qu'une nouvelle ligne de métro peut engendrer une nette amélioration de l'accessibilité aux PMR.

Il est vrai qu'un réseau souterrain peut être moins agréable à emprunter qu'un réseau de surface, mais il faut considérer ces deux réseaux comme complémentaires. La nouvelle ligne de métro ne signifie pas un abandon des transports de surface.

On reproche souvent au métro le caractère onéreux de sa construction, mais cela dépend beaucoup de la nature du sol, de la densité urbaine, de la largeur des voiries et de la technique choisie. Quoi qu'il en soit, le financement du projet de métro doit être garanti. Un projet d'une telle envergure ne peut être payé uniquement par les Bruxellois. L'Etat fédéral devra assurer une plus grande part des ressources financières, comme c'est le cas en France, au Royaume-Uni ou en Espagne par exemple. Bruxelles, capitale de l'Europe, devra aussi chercher à obtenir des moyens de la part de l'Union européenne. Par ailleurs, notre

Vandaag verkondigen dat men altijd tegen het metro 3-project is geweest en tegelijk deel uitmaken van een regering die dit project verdedigt, is dubbel. Het in twijfel trekken van dit langetermijnproject nu de verkiezingen naderen, getuigt van weinig verantwoordelijkheidszin en is niet loyaal. Als iedereen bedenkingen zou hebben bij het regeerakkoord, dat het resultaat is van een compromis, zou de regering al snel wankelen. Er moet ook aan worden herinnerd dat het metroproject in 2014 werd ingevoerd, toen Ecolo deel uitmaakte van de meerderheid.

De heer Loewenstein is een groot voorstander van het metroproject. Een metro heeft een vier tot vijf keer meer capaciteit dan een tram. Bovendien maakt het ruimte bovengronds vrij. Om efficiënt te zijn, moet een tram in een stedelijke omgeving op een vrije baan rijden en, gezien de beperkte ruimte, over de gehele lengte van het tracé de plaats innemen van autoverkeer of geparkeerde auto's. Tram 55 is een goed voorbeeld. Die zit nu vast in het autoverkeer en om die situatie te verbeteren moeten parkeerplaatsen geschrapt worden of eenrichtingstraten ingevoerd worden, wat geen lachertje is in een gemeente als Schaerbeek. Het vrijmaken van de ruimte die nu door de tram wordt ingenomen, zou een kans bieden om deze ruimte een andere bestemming te geven. Een derde voordeel van de metro is het onderhoudsgemak. De omwonenden ondervinden niet dezelfde hinder van het onderhoud als bij het onderhoud van de sporen van een tramlijn. Toen de tramlijn op de Alsebergsesteenweg werd gerenoveerd, heeft de hele buurt daaronder geleden.

Aangezien lijn 55 verzadigd is, wordt het tijd om voor de metro te kiezen, zeker gezien het toenemend aantal reizigers op het MIVB-net. Zelfs als we deze lijn zoveel mogelijk optimaliseren, kunnen we in het beste geval slechts vijf tot zes jaar van deze natuurlijke groei opvangen.

Het overstappen aan Albert en Bordet zal dankzij de snelle aansluitingen maar een klein nadeel zijn. Net als zijn collega's wijst de heer Loewenstein, die ook vol lof is over de Londense Elizabeth Line, erop dat een nieuwe metrolijn kan leiden tot een merkelijke verbetering van de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

Een ondergronds net kan minder aantrekkelijk zijn dan een bovengronds net, maar deze twee netwerken moeten als complementair worden beschouwd. De nieuwe metrolijn betekent niet dat het bovengrondse vervoer wordt opgegeven.

De metro wordt vaak bekritiseerd vanwege de dure aanleg, maar dit hangt sterk af van de aard van de bodem, de stedelijke dichtheid, de breedte van de wegen en de gekozen techniek. In ieder geval moet de financiering van het metroproject gegarandeerd zijn. Een project van deze omvang kan niet door de Brusselaars alleen worden betaald. De federale staat zal een groter deel van de financiële middelen moeten ophoesten, zoals bijvoorbeeld in Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk of Spanje het geval is. Brussel, hoofdstad van Europa, zal ook geld moeten zoeken bij de Europese Unie. Daarnaast zou ons gewest aanvullende

Région devrait mettre en œuvre des ressources structurelles complémentaires, au moyen d'un péage urbain et d'un calcul au kilomètre de la taxe de circulation. En l'état, il est évident que la structure de financement n'est pas soutenable.

En conclusion, M. Loewenstein ne remet pas en cause la future ligne de métro entre Albert et Bordet. Il prône une offre complémentaire en surface, pour pérenniser les fonctions assurées par le tram 55. Il se montre néanmoins inquiet sur le financement du projet de métro. On ne peut avancer tête baissée.

Mme Isabelle Pauthier tient à répliquer à M. Loewenstein que le groupe Ecolo a certes souscrit en 2019 au projet de métro, qui figure dans l'accord de gouvernement. Toutefois, il y a eu depuis un élément nouveau : les déboires du chantier sous le Palais du Midi (voir doc. A-693/1 – 22/23). Son groupe a accepté un projet dont le coût était estimé à 1,777 milliard d'euros et dont le premier tronçon devait être achevé en 2025. A l'heure qu'il est, les échéances et le financement de ce projet ne sont plus maîtrisés.

*
**

Mme Bernadette Dupont entend que plusieurs commissaires ont pris Londres en exemple, mais c'est inadéquat de comparer Bruxelles à une métropole comme Londres. Il faudrait s'appuyer sur des comparaisons avec d'autres villes. Elle indique en passant que le métro parisien n'est quant à lui pas exemplaire, vu que seuls 3% de ses stations sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les motifs ayant justifié de construire cette ligne de métro ne sont plus d'actualité. Bruxelles a évolué depuis les quinze dernières années. Les statistiques ne font plus état d'un essor démographique, mais d'un tassement. En outre, depuis la crise sanitaire de 2020 et l'avènement du télétravail, la population est plus sensible à la qualité de vie. Or, qui prend le métro par plaisir ? On le fait par pure nécessité. Un métro empesté et on y serrés comme des rats. Cet aspect a été négligé par les députés, qui n'ont eu à la bouche que des notions telles que la rapidité, l'efficacité et le retour sur investissement. Ceux-ci se montrent rétrogrades. Bruxelles doit devenir la capitale du bien-être et non celle de la rapidité.

Beaucoup ont affirmé que la ligne 55 est saturée, ce que Mme Dupont conteste, hormis durant une heure en horaire de point. A supposer même que ce soit le cas, ce n'est pas un argument pertinent. De nombreuses lignes de transport en commun le sont, à Bruxelles comme ailleurs.

Enfin, Beliris brandit un sondage donnant une majorité de réponses en faveur du projet de métro, mais il faudrait vérifier quelle question a été exactement posée. Il est compréhensible que la plupart des personnes interrogées se disent favorables à une nouvelle ligne de métro, aussi longtemps qu'elles ont été tenues dans l'ignorance des effets corollaires. On constate également que l'indice de satisfaction des usagers du métro est en baisse, contrairement à celui des usagers du tram.

structurele financieringsbronnen moeten aanboren, zoals een stadstol of rekeningrijden. Nu is de financieringsstructuur niet duurzaam.

De heer Loewenstein stelt de toekomstige metrolijn tussen Albert en Bordet dus niet in vraag. Hij pleit voor een extra aanbod bovengronds, om de functies van tram 55 te bestendigen. Toch maakt hij zich zorgen over de financiering van het metroproject. We mogen niet overhaast te werk gaan.

Mevrouw Isabelle Pauthier wijst de heer Loewenstein erop dat de Ecolofractie in 2019 achter het metroproject stond, dat is opgenomen in het regeerakkoord. Sindsdien zijn er echter de tegenslagen van de werken onder het Zuidpaleis (zie stuk A-693/1 – 22/23). Haar fractie aanvaardde een project waarvan de kosten werden geraamd op 1,777 miljard euro en waarvan het eerste deel van het tracé in 2025 moest worden voltooid. Momenteel ontsproten de deadlines en de financiering van dit project.

*
**

Mevrouw Bernadette Dupont neemt er akte van dat verschillende commissieleden Londen als voorbeeld nemen, maar het is zinloos om Brussel te vergelijken met een metropool als Londen. Er moet met andere steden vergeleken worden. De metro van Parijs is overigens ook geen voorbeeld, aangezien slechts 3% van de stations er toegankelijk is voor personen met een beperkte mobiliteit.

De redenen die de aanleg van deze metrolijn rechtvaardigden, bestaan niet langer. Brussel is de afgelopen vijftien jaar veranderd. De statistieken laten geen bevolkingstoename meer zien, maar een afname. Bovendien heeft de bevolking sinds de gezondheidscrisis van 2020 en de toename van telewerk meer aandacht voor levenskwaliteit. Wie neemt er nu voor zijn plezier de metro? We doen het uit pure noodzaak. De metro stinkt en we zitten er als haringen opeengepakt. Dit aspect werd over het hoofd gezien door de parlementsleden, die de mond vol hadden van snelheid, efficiëntie en rendement op de investering. Zij zijn niet meer mee met hun tijd. Brussel moet de hoofdstad van het welzijn worden en niet van de snelheid.

Velen hebben gezegd dat lijn 55 verzadigd is, wat mevrouw Dupont betwist, behalve gedurende een uur tijdens de spitsuren. Zelfs als dit zo zou zijn, dan nog is het geen relevant argument. Er zijn veel openbaarvervoerlijnen verzadigd, in Brussel maar ook elders.

Ten slotte zwaait Beliris met een peiling waarbij de meerderheid voorstander van het metroproject is, maar welke vraag werd er precies gesteld? Het is begrijpelijk dat de meeste bevraagde personen voorstander zijn van een nieuwe metrolijn, zolang ze in het ongewisse worden gelaten over de gevolgen ervan. We stellen ook vast dat de tevredenheidsindex van metrogebruikers daalt, in tegenstelling tot die van tramgebruikers.

Mme Anne Cremer ajoute que cet argument, sans cesse rabâché, de la saturation de la ligne 55 n'est pas étayé par des chiffres. Elle a demandé ces données à la STIB, en vain. Tout comme Mme Dupont, elle soutient que toutes les lignes du réseau de la STIB sont saturées aux heures de pointe. Cela ne justifie pas la construction d'une ligne de métro.

Contrairement à ce qu'affirme M. Dönmez, la démographie bruxelloise est entrée dans une phase de stagnation, y compris à Schaerbeek. Cet élément ne plaide donc pas en faveur du projet de métro.

L'oratrice n'est pas convaincue non plus par l'argument de la préservation des espaces verts grâce à la construction d'une ligne de métro. Il suffit d'observer les 136 arbres qui ont déjà été abattus sur l'avenue de Stalingrad. Les plantations de nouveaux arbres en remplacement devront atteindre la fin des travaux, des années plus tard.

Mme Cremer rétorque à M. Handichi que, s'il est vrai que de nombreuses richesses sont générées sur le territoire de Bruxelles, ses habitants ont tendance à s'appauvrir, au contraire. Enfin, elle désapprouve l'option d'un partenariat public-privé pour financer le projet, comme le suggérait Mme d'Ursel, car c'est une formule qui est toujours plus onéreuse pour la collectivité.

Mme Beatrijs Suys affirme que le Palais du Midi doit être protégé. C'est un élément emblématique du patrimoine architectural bruxellois, qu'on risque d'éventrer. De nombreux habitants sont d'ailleurs lassés de l'accumulation des chantiers en ville. Le chantier du métro 3 promet, quant à lui, d'être effroyable.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel répond qu'il peut arriver que la part prise en charge par la collectivité dans un partenariat public-privé soit supérieure à celle de l'investisseur privé, mais ce n'est pas toujours le cas. La personne privée assume en tout cas les risques, ce qui permet une gestion plus rigoureuse du projet.

Mme Cieltje Van Achter admet bien entendu que Bruxelles n'est pas Londres. Comparaison n'est pas raison. Néanmoins, ce qui donne satisfaction ailleurs peut être une source d'inspiration pour nous, sans se dispenser évidemment d'une analyse approfondie du contexte bruxellois. La commission a beaucoup appris de ses observations à Londres. Il est normal qu'un projet tel que le métro 3 engendre de nombreuses nuisances et suscite de vives discussions. C'est pourquoi la pétition présentée a tout son intérêt.

M. Ibrahim Dönmez conteste les assertions selon lesquelles la démographie bruxelloise serait chancelante. Que du contraire, Bruxelles est une des villes européennes où la population croît le plus, d'après les analyses du Bureau du plan. C'est pourquoi un tel investissement, prévu sur un très long terme, est plus que jamais indiqué.

Mevrouw Anne Cremer voegt eraan toe dat dit steeds herhaalde argument van de verzadiging van lijn 55 niet met cijfers wordt ondersteund. Zij heeft deze gegevens tevergeefs opgevraagd bij de MIVB. Net als mevrouw Dupont wijst zij erop dat alle MIVB-lijnen tijdens de piekuren verzadigd zijn. Dat rechtvaardigt de aanleg van een metrolijn niet.

In tegenstelling tot wat de heer Dönmez beweert, is de bevolkingsgroei van Brussel in een fase van stagnatie terechtgekomen, ook in Schaerbeek. Dat pleit dus niet voor het metroproject.

Ook het argument van het behoud van groen door de aanleg van een metrolijn overtuigt de spreker niet. Er zijn al 136 bomen gekapt aan de Stalingradlaan. Het aanplanten van nieuwe vervangende bomen zal pas jaren later, na het einde van de werkzaamheden, gebeuren.

Mevrouw Cremer antwoordt aan de heer Handichi dat, hoewel er op het grondgebied van Brussel veel rijkdom wordt geproduceerd, de inwoners armer worden. Ten slotte verwerpt zij de optie van een publiek-private samenwerking om het project te financieren zoals mevrouw d'Ursel suggereerde, omdat het een formule is die altijd duurder is voor de gemeenschap.

Mevrouw Beatrijs Suys meent dat het Zuidpaleis beschermd moet worden. Het is een emblematisch onderdeel van het architecturale erfgoed van Brussel, dat we dreigen te vernietigen. Ook zijn veel inwoners de opeenstapeling van bouwerven in de stad beu. De werf van metrolijn 3 belooft een verschrikking te worden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel antwoordt dat het kan gebeuren dat het aandeel van de gemeenschap in een publiek-private samenwerking groter is dan dat van de particuliere investeerder, maar dat dit niet altijd het geval is. De particuliere investeerder neemt in ieder geval de risico's op zich, waardoor het project strikter wordt geleid.

Mevrouw Cieltje Van Achter geeft toe dat Brussel Londen niet is. Vergelijkingen zijn niet altijd perfect. Toch kan wat elders voldoening geeft, voor ons een bron van inspiratie zijn, maar een grondige analyse van de Brusselse context mag uiteraard niet achterwege blijven. De commissie heeft veel geleerd van haar observaties in Londen. Het is normaal dat een project als metrolijn 3 voor veel overlast en verhitte discussies zorgt. Daarom heeft de ingediende petitie alle belang.

De heer Ibrahim Dönmez betwist de bewering dat de bevolkingsgroei in Brussel niet langer toeneemt. Brussel is volgens de analyses van het Planbureau een van de Europese steden waar de bevolking het meest groeit. Daarom is een dergelijke investering, gepland voor een zeer lange termijn, meer dan ooit op haar plaats.

Les pétitionnaires doutent du sondage de Beliris et estiment que le niveau de satisfaction des usagers vis-à-vis du métro serait en baisse. M. Dönmez sait que ce sondage a fait l'objet d'un large échantillonnage. Comme tout sondage, celui qui l'effectue tente évidemment de parvenir à un résultat déterminé. D'autre part, l'indice de satisfaction des usagers dépend notamment de la ponctualité, et un métro est plus ponctuel qu'un tram.

M. Arnaud Verstraete répète qu'il souhaite aussi une ville où il fait bon vivre, tout comme les pétitionnaires. Pour cette raison, il veut que chacun puisse facilement s'y déplacer, en toute autonomie, quel que soit son âge. Dès lors, un métro supplémentaire, qui augmentera la capacité des transports en commun, est une bonne chose. C'est une manière adéquate de faire baisser la pression automobile et de parfaire l'aménagement en surface, avec plus de végétation qu'auparavant. En revanche, M. Verstraete partage le point de vue des pétitionnaires contre un partenariat public-privé : c'est toujours plus cher et la durée d'exécution est plus longue.

Il subsiste deux sujets de préoccupation. D'une part, il s'agit de l'ampleur des nuisances du chantier, comme l'attestent les paralysies inattendues des travaux sous le Palais du Midi. Il faut absolument éviter que ces retards imprévisibles se répètent. D'autre part, la Région n'est pas en état de subvenir aux dépenses du chantier, selon la configuration actuelle de financement. Il faut investiguer d'autres sources de financement.

M. Youssef Handichi souligne que pas une voix ne s'est élevée contre la ligne de tram 55. Elle sera vraisemblablement maintenue et c'est sans doute une victoire pour les pétitionnaires. Quoi qu'il en soit, ceux-ci doivent rester mobilisés. Le dossier du métro n'est pas encore clos.

M. Marc Loewenstein rétorque qu'il faut présenter les choses honnêtement. La Région prévoit en effet une offre de transport en commun en surface, complémentaire au métro, mais cela ne veut pas dire que la ligne de tram 55 telle qu'elle existe sera maintenue. Ce qui importe, c'est de pérenniser les fonctions de desserte locale de cette ligne. Cela pourrait se faire par le biais d'un bus, par exemple.

Par ailleurs, les situations étrangères citées en exemple ne doivent pas être dupliquées, mais être des sources d'inspiration, notamment en termes d'aménagement du réseau ou de structure de financement.

Mme Isabelle Pauthier ajoute à l'intention de M. Handichi que les rails de tram servant à la ligne 55 devront persister, puisqu'ils mènent au dépôt de Bordet. La STIB est restée longtemps ambiguë à propos de l'avenir de cette ligne. Ce n'est que sous la pression qu'elle a accepté le maintien d'une offre en surface, à l'appui notamment de l'étude d'incidences mettant en évidence les nombreux trajets courts des usagers. Il faudra bien qu'elle admette que les Bruxellois plébiscitent les transports en commun de surface, y compris dans les quartiers densément peuplés.

De indiens twijfelen aan de Belirispeiling en zijn van mening dat de gebruikerstevredenheid over de metro afneemt. De heer Dönmez weet dat deze peiling met ruime steekproeven is uitgevoerd. Zoals bij elke peiling, probeert diegene die de peiling uitvoert een bepaald resultaat te bereiken. Anderzijds hangt de gebruikerstevredenheidsindex vooral af van de stiptheid en is een metro stieter dan een tram.

De heer Arnaud Verstraete herhaalt dat hij net als de indiens ook een stad wil waar het goed toeven is. Daarom wil hij dat iedereen zich gemakkelijk en zelfstandig kan verplaatsen, ongeacht de leeftijd. Daarom is een extra metro, die de capaciteit van het openbaar vervoer vergroot, een goede zaak. Het is een goede manier om de autodruk te verminderen en de bovengrondse aanleg te verbeteren, met meer groen dan voorheen. Anderzijds deelt de heer Verstraete het standpunt van de indiens tegen een publiek-private samenwerking: die is altijd duurder en de uitvoering duurt langer.

Er blijven twee zorgen bestaan. Enerzijds is er de omvang van de overlast van de bouwplaats, zoals blijkt uit de onverwachte blokkering van de werkzaamheden onder het Zuidpaleis. Het is absoluut noodzakelijk om te voorkomen dat deze onvoorziene vertragingen zich herhalen. Anderzijds is het geweest niet in staat om de kosten van de werken te dragen met de huidige financieringswijze. Er moeten andere financieringsbronnen worden gezocht.

De heer Youssef Handichi wijst erop dat er niemand zich verzet heeft tegen tramlijn 55. Die zal waarschijnlijk worden behouden en dat is ongetwijfeld een overwinning voor de indiens. Hoe dan ook mogen ze niet op hun lauweren rusten. Het metro dossier is nog niet afgesloten.

De heer Marc Loewenstein antwoordt dat de zaken eerlijk moeten worden voorgesteld. Het geweest denkt wel aan een aanbod van bovengronds openbaar vervoer dat complementair is met de metro, maar dat betekent niet dat tramlijn 55 in haar huidige vorm behouden blijft. Wat telt is het behoud van de lokale bediening door deze lijn. Die kan ook met een bus.

Bovendien moeten de als voorbeelden aangehaalde buitenlandse situaties niet worden nagebootst, maar als inspiratiebron dienen, met name op het gebied van de aanleg van het net of de financieringsstructuur.

Mevrouw Isabelle Pauthier zegt aan de heer Handichi dat de tramrails op lijn 55 bewaard moeten worden, aangezien ze naar de stelplaats Bordet leiden. De MIVB bleef lang onduidelijk over de toekomst van deze lijn. Het was pas onder druk dat de MIVB ermee instemde om een bovengronds aanbod te behouden. Zo was er het effectenrapport dat de vele korte verplaatsingen van gebruikers benadrukte. De MIVB zal moeten toegeven dat de Brusselaars voorstander zijn van het bovengronds openbaar vervoer, ook in dichtbevolkte wijken.

Il reste à attendre la réaction du gouvernement fédéral à l'invitation qui lui est ici faite de payer plus que ce qui était prévu.

Enfin, on ne peut qu'adhérer au point de vue des pétitionnaires : Bruxelles doit être la capitale du bien-être, et non celle de la rapidité. Notre ville est somme toute assez petite et n'a pas des moyens comparables à Londres ou à Paris.

III. Clôture des débats

La commission décide de clore la discussion et d'en publier le rapport.

- *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La rapporteuse,

Isabelle PAUTHIER

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

Het is wachten op de reactie van de federale regering op de uitnodiging die haar hier is gedaan om meer te betalen dan afgesproken.

Tot slot kunnen we het alleen maar eens zijn met het standpunt van de indieners: Brussel moet de hoofdstad van het welzijn zijn, en niet die van de snelheid. Onze stad is toch vrij klein en heeft geen middelen die vergelijkbaar zijn met die van Londen of Parijs.

III. Sluiting van de bespreking

De commissie beslist om de bespreking te beëindigen en het verslag te publiceren.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De rapporteur,

Isabelle PAUTHIER

De voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

IV. Annexe : Texte de la pétition

Le monde change : crise climatique, sanitaire, énergétique, sociale, économique. Les modes de vie aussi (télétravail, flexiwork) ainsi que nos modes de déplacements...

Est-il justifiable de continuer la construction d'une ligne de métro entre la gare du Nord et Bordet alors que d'autres priorités se font bien plus urgentes ?

Projet vorace en matière de chantiers, de matériaux, d'émission de gaz à effet de serre et d'énergie. Projet destructeur, entraînant la suppression du tram 55, d'espaces verts (dont le square Riga), l'expropriation de maisons. Projet néfaste aux commerces de proximité, à la santé (l'air est plus pollué dans le métro qu'en surface) et contraire à une bonne accessibilité du transport public (les stations seront situées à 30 mètres sous terre).

Mais surtout un projet ruineux, un budget évalué à 2,3 milliards d'euros financés par l'argent public et qui devrait continuer d'augmenter. Alors que la Région bruxelloise est au bord de la faillite, peut-elle se permettre d'investir autant d'énergie et d'argent public dans un projet dont l'utilité reste à prouver ?

Quel est le sens aujourd'hui de s'obstiner à mener un projet « non-essentiel », aux conséquences dommageables pour l'économie, la société, le climat et la mobilité.

Nous prônons une ré-humanisation de la circulation à Bruxelles : plus de place en surface pour l'humain et moins pour la voiture. Nous demandons de rouvrir les différentes études et proposition des spécialistes de la mobilité. Il est possible et réaliste d'améliorer la circulation et la rapidité du tram 55.

Nous prônons une meilleure utilisation des deniers publics dans des projets alternatifs nettement plus urgents : développement du réseau de trams bruxellois, construction et rénovations de logements sociaux, isolation du bâti bruxellois...

Même s'il faut payer des indemnités pour les contrats engagés, il est encore temps d'arrêter la construction du métro 3, véritable gouffre énergétique et financier à venir.

IV. Bijlage: Tekst van de petitie

De wereld verandert: klimaatcrisis, gezondheidscrisis, energiecrisis, sociale en economische crisis. Ook de levensstijlen (telewerken, flexwerken) en onze verplaatsingswijzen veranderen ...

Is het verantwoord om verder te gaan met de aanleg van een metrolijn tussen het Noordstation en Bordet als er andere en veel grotere prioriteiten zijn?

Het is een verslindend project op het vlak van bouwplaatsen, materialen, uitstoot van broeikasgassen en energieverbruik. Het is ook een destructief project dat leidt tot de verdwijning van tram 55 en groene ruimten (waaronder de Rigasquare), en ook tot de onteigening van woningen. Het project is schadelijk voor de buurtwinkels, voor de gezondheid (de lucht is meer vervuild in de metro dan in het bovengrondse vervoer) en in strijd met een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer (de stations komen 30 meter onder de grond te liggen).

Bovenal is het een geldverslindend project, met uitgaven die geraamd worden op 2,3 miljard euro, gefinancierd met overheidsgeld, en die nog zullen toenemen. Kan het Brussels Gewest, nu het bankroet dreigt, zo veel energie en overheidsgeld steken in een project waarvan het nut nog moet worden bewezen?

Wat heeft het vandaag de dag voor zin om te volharden in het uitvoeren van een "niet-essentieel" project, met schadelijke gevolgen voor de economie, de samenleving, het klimaat en de mobiliteit?

Wij pleiten ervoor om de mens opnieuw centraal te stellen in het verkeer in Brussel: meer ruimte bovengronds voor mensen en minder voor auto's. We vragen om de verschillende onderzoeken en voorstellen van mobiliteitsdeskundigen opnieuw te bekijken. Het is mogelijk en realistisch om de doorstroming en de snelheid van tram 55 te verbeteren.

Wij pleiten ook voor een betere besteding van overheidsmiddelen aan andere en veel dringendere projecten: de ontwikkeling van het Brusselse tramnet, de bouw en renovatie van sociale woningen, de isolatie van gebouwen in Brussel enz.

Zelfs als het nodig is om vergoedingen te betalen voor de reeds gesloten contracten, is er nog tijd om de energievervlindende aanleg van metro 3 en een financiële strop te voorkomen.