



GEWONE ZITTING 2022-2023

20 JUNI 2023

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**HOORZITTINGEN
over het metrolijn 3-project**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevrouw Joëlle MAISON (F) en de heer
David WEYTSMAN (F)

SESSION ORDINAIRE 2022-2023

20 JUIN 2023

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

**AUDITIONS
relatives au projet de métro n°3**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Joëlle MAISON (F) et
M. David WEYTSMAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: De heer Ibrahim Dönmez, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Arnaud Verstraete, mevr. Cielkje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe..

Plaatsvervanger: Mevr. Françoise De Smedt.

Andere leden: De heren Fouad Ahidar, Christophe De Beukelaer, John Pitseys.

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: M. Ibrahim Dönmez, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Arnaud Verstraete, Mmes Cielkje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membre suppléant : Mme Françoise De Smedt.

Autres membres : MM. Fouad Ahidar, Christophe De Beukelaer, John Pitseys.

De voorzitter herinnert eraan dat de commissie voor de Mobiliteit onlangs verschillende vergaderingen heeft gehouden over het project voor metrolijn 3. Op 14 maart 2023 heeft zij de heer Carlos Van Hove (MIVB) gehoord over de technische problemen die zich hebben voorgedaan onder het Zuidpaleis (zie [stuk nr. A-693/1](#)). Vervolgens heeft zij op 18 april 2023 de heer Cédric Bossut, directeur van Beliris, gehoord over de mobiliteitsprojecten van Beliris, waaronder het project voor de metrolijn Noord-Bordet, waarvoor Beliris door de MIVB als bouwheer is aangeduid. Op 23 mei 2023 heeft de commissie een petitie behandeld waarin wordt opgeroepen om af te zien van het metroproject Noord-Bordet en om tram 55 te behouden ([stuk nr. A-737/1](#)). Op 30 mei 2023 heeft minister Van den Brandt geantwoord op verschillende interpellaties in verband met de offertes die bij Beliris werden ingediend voor de openbare opdracht in verband met de werken aan Noord-Bordet.

De commissie wilde bijgevolg het standpunt van de tegenstanders van het metrolijn 3-project horen, namelijk het platform Avanti en drie universiteitsprofessoren, evenals dat van de MIVB en Beliris als reactie op hun argumenten.

I. Uiteenzettingen van de uitgenodigde sprekers

De heer Thyl Van Gyzegem (Inter-Environnement Bruxelles) [stelt het standpunt van het platform Avanti voor](#), dat 21 verenigingen groepeert die actief zijn in de sectoren stedenbouw, mobiliteit en milieu, alsook in wijkcomités. Dit platform analyseert al meer dan tien jaar de beste manier om het noorden en het zuiden van Brussel met elkaar te verbinden, met het oog op het hoogste comfort voor de reiziger. Vanuit dat oogpunt komt het met het voorstel Premetro+.

Tegenover de vele onzekerheden rond het metrolijn 3-project, met de stillegging van de werken onder het Zuidpaleis, het uitblijven van een stedenbouwkundige vergunning voor het gedeelte Noord-Bordet en vooral de inflatie van het geraamde budget, stelt Avanti een oplossing op middellange termijn voor.

Eerst en vooral moeten er meer rechtstreekse verbindingen (zonder overstappen) komen tussen noord en zuid. Dat is een cruciaal punt voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. De heer Van Gyzegem is dan ook tegen het metroproject Albert-Noord, dat geen nieuwe wijken zal bedienen en niet tot bijkomend overstappen zal leiden. Vooral voor personen met beperkte mobiliteit is overstappen moeilijk. Bovendien kan de omslachtigheid van een overstap mensen aanmoedigen om toch maar de auto te nemen. De reïssnelheid van het vervoermiddel is dus niet de enige factor waarmee rekening moet worden gehouden.

Een tweede principe is het verhogen van de capaciteit van de premetrolijn tussen het Albertplein en het Noordstation door de frequentie te verhogen. Ten slotte, bestaat het derde principe erin om optimaal gebruik te maken van de bestaande of in aanbouw zijnde infrastructuur, zonder dat er

La présidente rappelle que la commission de la mobilité a récemment consacré plusieurs réunions au projet de métro n°3. Le 14 mars 2023, elle a entendu M. Carlos Van Hove (STIB) au sujet des difficultés techniques rencontrées sous le Palais du Midi (cf. [document n°A-693/1](#)). Le 18 avril 2023, elle a entendu ensuite M. Cédric Bossut, directeur de Beliris, sur les projets de Beliris en matière de mobilité, entre autres à propos du projet de métro Nord-Bordet, pour lequel Beliris est maître d'ouvrage délégué par la STIB. Le 23 mai 2023, la commission a examiné une pétition demandant l'abandon du projet de métro Nord-Bordet et le maintien du tram 55 ([doc. n°A-737/1](#)). Le 30 mai 2023, la ministre Elke Van den Brandt a répondu à plusieurs interpellations relatives aux offres remises à Beliris dans la cadre du marché public relatif au chantier Nord-Bordet.

La commission a dès lors souhaité entendre le point de vue d'opposants au projet de métro 3, à savoir la plate-forme « Avanti » et trois professeurs d'université, ainsi que celui de la STIB et de Beliris face à leurs arguments.

I. Exposés des orateurs invités

M. Thyl Van Gyzegem (Inter-Environnement Bruxelles) [présente la position de la plate-forme « Avanti »](#), qui regroupe 21 associations actives dans les secteurs de l'urbanisme, de la mobilité et de l'environnement, ainsi que des comités de quartier. Cette plate-forme analyse depuis plus de dix ans la meilleure façon de relier le nord et le sud de Bruxelles, en vue du meilleur confort pour l'utilisateur. Elle formule dans cette perspective la proposition « Premétro + ».

Face aux nombreuses incertitudes qui pèsent sur le projet de métro 3, avec un chantier à l'arrêt sous le Palais du Midi, une absence de permis d'urbanisme pour la partie Nord-Bordet et surtout une inflation du budget prévisionnel, « Avanti » présente une solution à moyen terme.

Il s'agit tout d'abord d'offrir plus de liaisons directes, sans correspondance, entre le nord et le sud. C'est un élément crucial pour l'attractivité des transports publics. M. Van Gyzegem désapprouve donc le projet de métro Albert-Nord, qui ne desservira pas de nouveaux quartiers et qui engendrera de nouvelles correspondances. Une correspondance est particulièrement pénible pour une personne à mobilité réduite. De plus, l'aspect fastidieux d'une correspondance peut inciter à emprunter plutôt sa voiture. La vitesse commerciale du moyen de transport n'est donc pas le seul élément à considérer.

Un second principe à respecter est celui d'augmenter la capacité de l'axe du prémétro entre la place Albert et la gare du Nord, grâce à des fréquences accrues. Enfin, le troisième principe mis en exergue est de valoriser les infrastructures existantes ou en travaux, sans en requérir de nouvelles.

nieuwe infrastructuur nodig is.

De heer Jean-Michel Bleus (ARAU) schetst vervolgens het tracé van de belangrijkste tram- en metrolijnen volgens het voorstel Premetro+. De huidige lijnen waarop het voorstel betrekking heeft, zijn de nummers 3 (Esplanade - Churchill), 4 (parking Stalle - Noordstation), 7 (Vanderkindere - Heizel), 51 (Van Haelen - Hoogte 100) en 55 (Rogier - Bordet). Het project van de MIVB zal tot meerdere overstappen zorgen in het station Albert, maar ook in het station Rogier en het Noordstation.

Het voorstel Premetro+ voorziet integendeel in een verlenging van lijn 55 tot Albert, met gebruikmaking van de eindhalte die momenteel in aanbouw is, waardoor de inwoners van Schaarbeek en Evere een rechtstreekse verbinding met het centrum en zelfs met Vorst zouden krijgen. Op dezelfde manier zou lijn 4 naar het noorden moeten worden doorgetrokken tot aan het station Esplanade, of eventueel tot aan het militair hospitaal, op het tracé van de toekomstige lijn 10. Ook lijn 7, die stopt aan Vanderkindere, zou moeten worden doorgetrokken tot het Noordstation, via het Albertplein. Dit voorstel heeft ook de verdienste de gevaarlijke eindhalte aan de Churchill-rotonde weg te nemen.

De heer Luc Lebrun, voormalig statisticus, voegt hier namens Avanti aan toe dat met het voorstel Premetro+ de reistijd van het Liedtsplein tot het De Brouckèreplein 7 minuten zal bedragen. Bovendien zal dit voorstel de capaciteit van het net op de noord-zuidas aanzienlijk verbeteren. Die bedraagt momenteel naar schatting ongeveer 6.000 reizigers per uur en per richting; Premetro+ zou dit verhogen tot 8.200 reizigers, een toename van 36%.

De indieners van het voorstel willen ook de wissels in het station Lemonnier aanpakken, waar elk uur 88 trams elkaar kruisen. Dankzij de verkeersregels doen zich hier weinig incidenten voor, maar de wissels beïnvloeden wel de reistijd. Om er nog meer trams te laten doorrijden, zou men inspiratie moeten halen uit de situatie in Basel, waar 120 trams per uur op een gemeenschappelijk gedeelte rijden. Verder raadt de heer Lebrun aan om de trams 51 en 82 bovengronds te laten rijden ter hoogte van Lemonnier, om te voorkomen dat ze de sporen van de andere lijnen kruisen. Hij benadrukt ook dat de stiptheid van de trams op deze noord-zuidverbinding zou worden verbeterd door een extra lijn toe te voegen.

De heer Jean-Michel Bleus voegt eraan toe dat het platform in de huid van de reizigers heeft willen kruipen, aan de hand van verschillende scenario's. Tot besluit kan het voorstel Premetro+ op korte termijn worden ingevoerd, terwijl het metroproject een grote achterstand heeft opgelopen. Het heeft ook het voordeel dat het onafhankelijk is van het wel en wee van het metrolijn 3-project, terwijl het toch geen belemmering vormt voor de toekomstige aanleg van een metrolijn.

*
**

M. Jean-Michel Bleus (ARAU) expose ensuite le tracé des principales lignes de tram et de métro selon la proposition « Préméto + ». Les lignes actuelles concernées par la proposition sont les numéros 3 (Esplanade - Churchill), 4 (parking Stalle – gare du Nord), 7 (Vanderkindere – Heysel), 51 (Van Haelen – Altitude Cent) et 55 (Rogier – Bordet). Le projet de la STIB suscitera plusieurs ruptures de charge à la station Albert mais aussi à la station Rogier et à la gare du Nord.

Au contraire, la proposition « Préméto+ » prévoit un prolongement de la ligne 55 jusqu'à Albert, en utilisant le terminus en cours de construction, ce qui permettrait aux habitants de Schaarbeek et d'Evere de retrouver une liaison directe jusqu'au centre et même à Forest. De même, la ligne 4 devrait être prolongée vers le nord jusqu'à la station Esplanade, ou éventuellement jusqu'à l'hôpital militaire, sur le tracé de la future ligne 10. Par ailleurs, la ligne 7 s'arrêtant à Vanderkindere devrait être prolongée jusqu'à la gare du Nord, en passant par la place Albert. Cette proposition a également le mérite de supprimer le dangereux terminus du rond-point Churchill.

M. Luc Lebrun, ancien statisticien, ajoute au nom d'Avanti qu'avec la proposition « Préméto + », la place Liedts sera à 7 minutes de la place De Brouckère. En outre, cette proposition améliorera significativement la capacité du réseau sur l'axe Nord-Midi. On peut estimer que celle-ci est d'environ 6000 personnes par heure et par sens actuellement ; « Préméto + » la porterait à 8200 personnes, soit un accroissement de 36%.

Les auteurs de la proposition entendent également corriger le complexe d'aiguillages à la station Lemonnier, où 88 trams se croisent par heure. Les incidents y sont peu nombreux, grâce aux règles de circulation, mais ces aiguillages obèrent le temps de parcours. Pour y faire passer encore plus de trams, il faudrait s'inspirer de la situation à Bâle, où 120 trams par heure passent sur un tronçon commun. M. Lebrun préconise d'ailleurs un passage en surface des trams 51 et 82 à hauteur de Lemonnier, afin d'éviter le cisaillement des voies des autres lignes. Il souligne aussi que la régularité des trams sur ce tronçon Nord-Midi serait améliorée grâce à l'ajout d'une ligne supplémentaire.

M. Jean-Michel Bleus ajoute que la plate-forme a souhaité se fondre dans la peau des usagers, selon différents scénarios. En conclusion, la proposition « Préméto + » peut être mise en œuvre à court terme, alors que le projet de métro accumule un fort retard. Elle présente en outre l'avantage d'être indépendante des aléas du projet de métro 3, tout en ne constituant malgré tout aucun obstacle à la réalisation future d'une ligne de métro.

*
**

De heer Frédéric Dobruszkes, hoogleraar aan het [Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire](#) (IGEAT - ULB), zegt dat er rond het metrolijn 3-project verscheidene mythes bestaan, die de wereld moeten worden uitgeholpen. Die mythes hebben betrekking op de grondigheid van het project, de financiering ervan en de alternatieven.

De eerste mythe is dat het metroproject tegemoetkomt aan een behoefte. Er wordt herhaald dat studies de noodzaak ervan hebben aangetoond. De opportuniteitsstudie die in 2012 werd uitgevoerd door het bureau Bruxelles Métro Nord kaderde evenwel in een geïntegreerde overheidsopdracht, wat uiteraard de onpartijdigheid van de analist in het gedrang bracht. Als hij tot de conclusie kwam dat het project zinvol was, kreeg hij alle volgende uit te voeren studies toegewezen. Bij de studie van 2012 was dus sprake van een belangenconflict. Bovendien werden de samenvattende verslagen wel gepubliceerd, maar de volledige verslagen niet.

Voorts kan deze tien jaar oude studie nu als achterhaald worden beschouwd, gezien de opkomst van het structurele telewerk sinds de gezondheidscrisis, waardoor de druk op de capaciteit van ons openbaar vervoer tijdens de spitsuren is afgenomen.

Er moet ook worden opgemerkt dat de redenen die werden aangevoerd om dit project te rechtvaardigen zelf zijn geëvolueerd. Aanvankelijk werden milieukwesties naar voren geschoven, voordat men inzag dat de gevolgen voor het autoverkeer gering zouden zijn. Vervolgens beweerde de MIVB dat het project vooral gerechtvaardigd was door een gebrek aan capaciteit, wat ook in twijfel werd getrokken. Daarna kwam in de recente effectenstudie de ontsluiting van het noordoosten van Brussel naar voren. Er is dus een zekere onduidelijkheid.

We moeten ons ervan bewust zijn dat het metroproject paradoxaal genoeg de uitstoot van broeikasgassen in ons gewest zal doen toenemen. Het autoverkeer zou met amper 0,6% afnemen, wat de zware vervuiling die wordt veroorzaakt door de werken dus niet zou compenseren.

De tweede mythe is gebaseerd op de veronderstelling van een bevolkingsgroei. Ten eerste waren de voorspellingen van de bevolkingsgroei al opgenomen in de studie van 2012, waarin werd besloten tot een laag gebruik van de metro en een onmerkbaar dalen van het autoverkeer. Bovendien kunnen we op een kaart zien dat de wijken waar de bevolking het sterkst is gegroeid niet overeenstemmen met de wijken die door de toekomstige metrolijn 3 zouden worden bediend.

Een derde mythe is dat het de reizigers tijd bespaart. Dit hangt natuurlijk af van de verplaatsingen in kwestie, maar er moet in ieder geval rekening worden gehouden met de nadelen, namelijk de aansluitingen en het ongemak van te moeten afdalen in diepe stations. Sommige van die stations zullen 30 meter onder de grond liggen, het equivalent van een gebouw van acht tot tien verdiepingen hoog, of acht meter dieper dan het diepste station van vandaag, Kruidtuin. De lijn zal ook over minder haltes beschikken dan tramlijn

M. Frédéric Dobruszkes, [professeur à l'Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire](#) (IGEAT – ULB), affirme que le projet de métro 3 est entouré de plusieurs mythes, qu'il faut déconstruire. Ces mythes portent sur le bien-fondé du projet, son financement et ses alternatives.

Le premier mythe est celui selon lequel le projet de métro répond à un besoin. On répète que des études en ont démontré la nécessité. Or, l'étude d'opportunité réalisée en 2012 par le bureau « Bruxelles Métro nord » s'inscrivait dans la cadre d'un marché public intégré, ce qui biaisait évidemment l'impartialité de l'analyste. S'il concluait à l'opportunité du projet, il jouissait de l'attribution de toutes les études ultérieures à effectuer. L'étude de 2012 était donc entachée d'un conflit d'intérêts. De plus, si les rapports de synthèse ont été publiés, ce n'est pas le cas des rapports complets.

On peut d'ailleurs considérer que cette étude vieille de dix ans est désormais obsolète, eu égard à l'avènement du télétravail structurel depuis la crise sanitaire, ce qui a réduit la pression aux heures de pointe sur la capacité de nos transports en commun.

Il faut souligner également que les motifs invoqués pour justifier ce projet ont eux-mêmes évolué. Au début, on mettait en exergue des enjeux environnementaux, avant de s'apercevoir que les conséquences sur le trafic automobile seraient insignifiantes. La STIB a ensuite affirmé que c'était avant tout une insuffisance de capacité qui justifiait le projet, ce qui a aussi été remis en cause. Ensuite, la récente étude d'incidences a mis en avant le désenclavement du nord-est de Bruxelles. On perçoit donc un certain flottement.

Il faut être conscient que le projet de métro augmentera, paradoxalement, les émissions de gaz à effet de serre de notre Région. Le trafic automobile diminuerait d'à peine 0,6%, ce qui ne compenserait donc pas la forte pollution engendrée par les travaux.

Le second mythe s'appuie sur le postulat d'une croissance démographique. Tout d'abord, les prévisions d'augmentation de la population ont déjà été incluses dans l'étude de 2012, qui concluait à une faible fréquentation du métro et à une baisse imperceptible du trafic automobile. De plus, on constate, à l'aide d'une carte, que les quartiers où la population a crû le plus ne correspondent pas à ceux qui seraient desservis par le futur métro 3.

Un troisième mythe est celui d'un gain de temps pour le voyageur. Cet élément dépend bien sûr des trajets qui sont considérés, mais il faut en tout cas prendre en considération les inconvénients que sont les correspondances et l'inconfort de devoir descendre dans de profondes stations. Certaines d'entre elles seront 30 mètres sous terre, soit l'équivalent d'un immeuble de huit à dix étages, ou encore huit mètres de plus que la station aujourd'hui la plus profonde, Botanique. La ligne comptera aussi moins d'arrêts que la ligne de tram 55.

55. Volgens de heer Dobruszkes tonen enkele routesimulaties aan dat de tijdswinst klein is, maar dat de reis over het algemeen moeizamer is.

Een vierde mythe is dat tramlijn 55 en de premetrolijn tussen het Noordstation en het Albertplein verzadigd zijn. Die bewering is niet bewezen en niet onderbouwd met cijfers. De gemiddelde gebruiker heeft eerder de indruk dat een herhaaldelijke verzadiging nog veraf is. Om de capaciteit van deze lijn met zo'n 40% te verhogen, zouden er gemakkelijk trams van het type 4000 ingezet kunnen worden, zonder dat er buitenproportionele aanpassingen nodig zijn. Zoals de vertegenwoordigers van het platform Avanti hebben gezegd, is het ook mogelijk om meer trams in te zetten op de premetro-as, zoals in andere steden. Bijgevolg zou er een nieuwe, onafhankelijke analyse van de toekomstige mobiliteitsbehoeften moeten worden uitgevoerd.

Een vijfde mythe is de bewering dat de metro beantwoordt aan een gewestoverschrijdende behoefte. De heer Dobruszkes is overtuigd van het tegendeel: de toekomstige metrolijn 3 zou een fundamenteel Brusselse metrolijn zijn, anders dan de bestaande lijnen, met name omdat ze niet naar een belangrijke werkgelegenheidspool zou leiden. Het valt niet te verwachten dat veel pendelaars metrolijn 3 zullen gebruiken. Bovendien leidt er geen snelweg naar de geplande eindhalte in Bordet, die de aanleg van een transitparking verantwoordt. De A201, die van de luchthaven komt, ligt weliswaar in de buurt, maar dat is de kortste snelweg van het land, of zelfs van Europa. Tot slot zijn er geen grote collectieve voorzieningen in de buurt, zoals een stadion, een universitair ziekenhuis, een campus of een grote concertzaal. Met andere woorden: het zullen vooral de Brusselaars zijn die de metro zullen gebruiken, wat verklaart waarom de prognoses niet goed zijn.

De heer Maxime Fontaine, hoogleraar overheidsfinanciën (Dulbea), zet vervolgens een zesde mythe uiteen, namelijk de hoop dat de federale overheid het metroproject zal redden door de nodige middelen toe te kennen.

Er wordt op gewezen dat de bijzondere financieringswet van 16 januari 1989, gewijzigd in 2014, de financiering van de overheidsinstanties regelt op basis van een beginsel van exclusiviteit van de bevoegdheden. Bijgevolg rust de aanleg van een metrolijn in Brussel, die uitsluitend onder de gewestelijke bevoegdheden valt, alleen op de schouders van het Brussels Gewest. Het is niet de rol van de federale overheid om dit project te financieren, zeker niet omdat het Brussels Gewest na de zesde staatshervorming werd geherfinancierd, bovenop het nationale solidariteitsmechanisme, om de lagere belastinginkomsten te compenseren.

Als alle federale financiering voor Beliris naar de metro zou gaan, zouden veel andere projecten moeten worden opgegeven.

Zelfs in het geval van een acute crisis, zoals de overstroming van de Vesder in juli 2021, waarbij 39 doden vielen en de schade buitengewoon groot was - momenteel

Selon M. Dobruszkes, quelques simulations de trajets montrent que les gains de temps sont faibles, mais que le voyage est généralement plus pénible.

Un quatrième mythe est celui de la saturation de la ligne de tram 55 et du pré-métro entre la gare du Nord et la place Albert. Cette assertion n'est pas démontrée et n'est pas étayée par des chiffres. L'utilisateur moyen a plutôt l'impression qu'on est loin d'une saturation répétée. Pour renforcer la capacité de cette ligne, de l'ordre de 40%, on pourrait d'ailleurs aisément recourir à des trams de type 4000, sans que les aménagements à réaliser soient démesurés. De même, comme l'ont dit les représentants de la plate-forme « Avanti », il est possible d'insérer davantage de trams dans l'axe de pré-métro, à l'instar d'autres villes. En conséquence, il faudrait effectuer une nouvelle analyse, indépendante, des besoins futurs en mobilité.

Un cinquième mythe est l'affirmation que le métro répond à un besoin suprarégional. M. Dobruszkes est convaincu du contraire: la future ligne 3 serait une ligne de métro fondamentalement bruxelloise, à la différence des lignes existantes, notamment parce qu'elle ne déboucherait pas sur un grand pôle d'emplois. Il ne faut pas s'attendre à ce que de nombreux navetteurs empruntent le métro 3. En outre, aucune autoroute ne débouche sur le terminus prévu à Bordet, permettant l'installation d'un parking de transit. Certes, il y a l'A 201 non loin, en provenance de l'aéroport, mais c'est l'autoroute la plus courte du pays, voire d'Europe. Enfin, il n'y a pas non plus de grands équipements collectifs à proximité, tels qu'un stade, un hôpital universitaire, un campus ou une grande salle de spectacle. En d'autres termes, la fréquentation du métro reposera surtout sur les Bruxellois, ce qui explique que les projections ne sont pas bonnes.

M. Maxime Fontaine, professeur de finances publiques (DULBEA), expose ensuite un sixième mythe, l'espérance que l'Etat fédéral sauvera le projet de métro en accordant les fonds nécessaires.

Il faut savoir que la loi spéciale de financement du 16 janvier 1989, modifiée en 2014, organise le financement des entités publiques sur la base d'un principe d'exclusivité des compétences. Dès lors, la construction d'une ligne de métro à Bruxelles, qui relève exclusivement des compétences régionales, repose uniquement sur les épaules de la Région bruxelloise. L'Etat fédéral n'a pas vocation à financer ce projet, d'autant moins que la Région bruxelloise a été refinancée à la suite de la sixième réforme de l'Etat, outre le mécanisme de solidarité nationale, pour compenser les moindres revenus fiscaux.

Si l'ensemble du financement fédéral consacré à Beliris devait être alloué au métro, cela impliquerait de renoncer à de nombreux autres projets.

Même en cas de crise aigüe, telles que les inondations de la Vesdre en juillet 2021, ayant causé 39 morts et des dégâts d'une ampleur extraordinaire, estimés à l'heure qu'il est à 5,2

geschat op 5,2 miljard euro - heeft de federale overheid geen financiële steun toegekend aan het Waals Gewest, maar louter een renteloze lening, op een moment dat de rentevoeten het laagst lagen. De federale regering voerde als reden aan dat er geen federale bevoegdheid aan te pas kwam.

Een zevende mythe is het geloof dat het uiteindelijk een voorzichtige en weloverwogen investering zou zijn, tenminste op de lange termijn. Die bewering gaat voorbij aan de hoge kosten om de infrastructuur te onderhouden. Ter vergelijking: de Annie Cordytunnel, die 2,6 km lang is, kost de komende 25 jaar 70 cent per auto die erdoorheen rijdt. Bovendien worden deze zware investeringen gedaan in een middelmatige economische context. België heeft een van de hoogste overheidsschulden in Europa. Op wereldschaal blijft de inflatie hoog en de groei matig. De maanden na de federale verkiezingen in 2024 zouden bovendien gekenmerkt kunnen worden door politieke onzekerheid en instabiliteit.

Tot in 2016 is het gewest erin geslaagd een zeker begrotingsevenwicht te bewaren. Daarna verslechterde het resultaat sterk, tot een tekort van 1,5 miljard euro in 2021. Ondanks het hersteltraject dat de gewestregering nastreeft, zijn de prognoses van het Planbureau niet flatterend. Bovendien is de rente die wordt aangerekend wanneer het gewest leent, gestegen van minder dan 0% in 2021 tot bijna 3% een jaar later. Hierbij mag niet vergeten worden dat in 2010-2011, toen het meer dan 500 dagen duurde om de regering te vormen, deze rentevoeten met meer dan twee punten zijn gestegen. Dit soort onzekerheid mag zich niet herhalen.

De heer Michel Hubert, hoogleraar sociologie van de mobiliteit (Universiteit Saint-Louis), komt met een achtste mythe, die stelt dat het te laat zou zijn om van het metrolijn 3-project af te zien. Dat klopt niet. Minister Van den Brandt vertelde de commissieleden op 21 maart 2023 dat het 'point of no return' nog niet bereikt was, zolang de civieltechnische opdrachten nog niet gegund waren. De regering heeft beslist af te wachten om de concurrentie tussen de inschrijvers te stimuleren.

Bovendien blijven de vastgelegde bedragen voor de uitbreiding naar Bordet vrij klein, namelijk ongeveer 3% van het totale budget. We moeten dus niet alleen maar doorgaan uit angst om niet meer te recupereren middelen te verliezen. Dat zou getuigen van irrationele koppigheid.

Een negende mythe is dat het te laat zou zijn om af te zien van de omvorming van de premetro tot metro. De bestaande tunnel kan echter nog steeds worden gebruikt voor trams, zelfs met de werken die al zijn gebeurd. Bovendien verklaart de directeur-generaal van de MIVB dat de tunnel op lange termijn niet kan worden gebruikt voor metro's, omdat een metrodepot in Bordet onontbeerlijk blijkt. De uitgevoerde infrastructuurwerken (eindh halte station Albert, tunnel van het station Toots Thielemans, achterliggend station aan het Noordstation enz.) zijn niet verloren en zullen zelfs de gebruiksomstandigheden van de premetro's verbeteren, op voorwaarde dat er geen werken worden uitgevoerd die nadelig zijn voor de reizigers. De heer Hubert denkt hier aan de eindhalte voor trams in het station Albert, die een

milliards d'euros, l'Etat fédéral n'a accordé aucune aide financière à la Région wallonne, mais seulement un prêt à taux zéro, à une époque où les taux d'intérêts étaient au plus bas. L'Etat fédéral a avancé le motif qu'aucune compétence fédérale n'était en jeu.

Un septième mythe est la croyance qu'il s'agirait en fin de compte d'un investissement prudent et mesuré, du moins à long terme. Cette assertion néglige les coûts élevés d'entretien de l'infrastructure. À titre de comparaison, le tunnel Annie Cordy, long de 2,6 km, coûte 70 centimes par voiture qui l'emprunte, pour les 25 prochaines années. De surcroît, ces investissements lourds s'inscrivent dans un contexte économique médiocre. La Belgique est l'un des pays européens dotés du plus fort taux d'endettement public. À l'échelle mondiale, l'inflation reste élevée et la croissance modérée. Les mois qui suivront les élections fédérales de 2024 pourraient en outre être marqués par l'incertitude et l'instabilité politiques.

Jusqu'en 2016, la Région était parvenue à maintenir un certain équilibre budgétaire. Le résultat s'est ensuite nettement dégradé, pour atteindre un déficit de 1,5 milliard d'euro en 2021. Malgré la trajectoire de redressement visée par le gouvernement régional, les prévisions du Bureau du Plan ne sont pas flatteuses. D'autre part, le taux d'intérêt qui s'impose lorsque la Région emprunte est passé de moins de 0% en 2021 à près de 3% un an plus tard. Or, il faut rappeler qu'en 2010-2011, lorsque la formation du gouvernement exigea plus de 500 jours, ces taux d'intérêt augmentèrent de plus de deux points. Il s'agirait donc de ne plus répéter ce type d'incertitude.

M. Michel Hubert, professeur de sociologie des mobilités (Université Saint-Louis), en vient à un huitième mythe, qui affirme qu'il serait trop tard pour renoncer au projet de métro 3. C'est inexact. La ministre Elke Van den Brandt a affirmé le 21 mars 2023, devant les commissaires, que le « point de non-retour » n'a pas encore été atteint, tant que les marchés de génie civil n'ont pas été adjugés. Le gouvernement a décidé de temporiser, en vue d'attiser la concurrence entre les personnes ayant remis une offre.

Par ailleurs, les montants engagés pour l'extension vers Bordet restent assez faibles, de l'ordre de 3% du budget total. Il ne faudrait donc pas aller de l'avant uniquement de crainte de perdre des fonds irrécupérables. Ce serait un entêtement irrationnel.

Un neuvième mythe concerne cette fois le fait qu'il serait trop tard pour renoncer à la conversion du pré-métro en métro. Or, le tunnel existant peut toujours être exploité avec des trams, même avec les travaux déjà réalisés. En outre, le directeur général de la STIB déclare qu'une exploitation de ce tunnel avec des métros n'est pas envisageable à long terme, car un dépôt pour métros à Bordet s'avère indispensable. Par ailleurs, les travaux d'infrastructure effectués (terminus de la station Albert, tunnel de la station Toots Thielemans, arrière-station à la gare du Nord, etc.) ne sont pas perdus et élargissent même les conditions d'exploitation des pré-métros, à condition de ne pas exécuter des travaux qui pénaliseraient les voyageurs. M. Hubert pense ici au terminus pour trams à la station Albert, qui engendrerait une rupture de

overstap met zich zou meebrengen.

De tiende mythe ten slotte, is het beroemde acroniem TINA ('there is no alternative'), toegepast op het metroproject. Er bestaan niet alleen alternatieven, ze zijn zelfs duurzamer, goedkoper, betrouwbaarder en sneller te verwezenlijken. Allereerst moet het aanbod in de noord-zuidtunnel worden verbeterd volgens de voorstellen van het platform Avanti, waarbij connectiviteit en toegankelijkheid belangrijker zijn dan snelheid. Ook de doorstroming van het bovengrondse net moet worden verbeterd. In dit verband moet de MIVB zich constructief opstellen en alle mogelijke opties objectief onderzoeken. De zelfzekerheid die de MIVB tot voor kort uitstraalde met betrekking tot de werf onder het Zuidpaleis, alvorens grote moeilijkheden te moeten toegeven, bewijst dat het soms nodig is om nederig toe te geven dat men zijn projecten moet herzien. Het gewest moet ten slotte zijn rol als organiserende overheid opnemen.

De heer Hubert pleit ook voor een bespoediging van het 'tramplan'. De kosten voor de aanleg van een kilometer tramlijn, zoals de toekomstige lijn 10 naar Neder-over-Heembeek, worden geraamd op 16 miljoen euro, inclusief aanleg van de weg van gevel tot gevel. Volgens de cijfers in de effectenstudie van 2022, die sommigen als onrealistisch beschouwen, zou een kilometer metrolijn daarentegen 191 miljoen euro kosten. De verhouding is dus minstens één op twaalf. Met het initiële budget voor het metroproject zouden we dus meer dan 50 kilometer tramlijnen kunnen aanleggen. Dat zou veel meer reizigers ten goede komen dan de 4,5 kilometer metrolijn, waarvan we alle beperkingen kennen.

Anderzijds moeten we vaart zetten achter andere projecten, die echt van gewestoverschrijdend belang zijn, zoals het fiets-GEN en het Brabantnet.

In elk geval moeten er marges vrij blijven om andere gewestelijke projecten te financieren, want het metrolijn 3-project bedreigt de financiële en dus institutionele levensvatbaarheid van het gewest. De heer Hubert spoort de commissieleden aan om van koers te durven veranderen.

*
**

De heer Carlos Van Hove, [verantwoordelijke van het metrolijn 3-project bij de MIVB](#), zegt dat het metrolijn 3-project wel degelijk nodig is, en wel om vier belangrijke redenen.

Eerst en vooral zal de metro de vervoerscapaciteit langs het traject verhogen tot drie keer de capaciteit van een tram van het type 4000. Dit is een investering op lange termijn. Het voorstel van de vereniging Premetro+ daarentegen, zou slechts een beperkte capaciteitsverhoging bieden van ongeveer 30% ten opzichte van de huidige situatie.

Voorts zal de metro de reistijd verkorten door de snelheid van de voertuigen te verdubbelen ten opzichte van een tram. De heer Van Hove voegt eraan toe dat de reistijd van de trams momenteel wordt gehinderd door de kruising van de rails in het station Lemonnier.

charge.

Enfin, le dixième mythe est le fameux acronyme « TINA » (« there is no alternative ») appliqué au projet de métro. Non seulement, il existe bien des alternatives, mais elles sont en outre plus durables, moins coûteuses, plus fiables et plus rapides à mettre en œuvre. Tout d'abord, il s'agit d'améliorer l'offre dans le tunnel Nord-Midi, selon les propositions de la plate-forme « Avanti », qui privilégient la connectivité et l'accessibilité plutôt que la vitesse. Il faut aussi améliorer la fluidité du réseau en surface. A cet égard, la STIB doit se montrer constructive et examiner objectivement toutes les hypothèses envisageables. L'assurance que la STIB affichait jusqu'il y a peu à propos du chantier sous le Palais du Midi, avant de devoir admettre de grosses difficultés, est une preuve qu'il faut parfois humblement accepter de revoir ses projets. La Région doit enfin endosser son rôle d'autorité organisatrice.

M. Hubert plaide également pour une accélération du « plan tram ». On estime que la réalisation d'un kilomètre de ligne de tram, telle que la future ligne 10 vers Neder-over-Heembeek, compte 16 millions d'euros, y compris l'aménagement de la voirie de façade à façade. En revanche, selon les chiffres de l'étude d'incidences de 2022, chiffres considérés par d'aucuns comme peu réalistes, un kilomètre de ligne de métro coûterait 191 millions d'euros. Le ratio est donc, au bas mot, de un à douze. Partant, avec le budget initial dédié au projet de métro, on pourrait construire plus de 50 kilomètres de lignes de tram. Cela profiterait à bien plus de voyageurs que les 4,5 kilomètres de métro, dont on sait toutes les limites.

D'autre part, il faut accélérer d'autres projets, d'intérêt véritablement supra-régional, tels que le RER vélo et le « Brabantnet ».

Il faut en tout cas conserver des marges pour financer d'autres projets régionaux, car le projet de métro 3 menace la viabilité financière, et donc institutionnelle de la Région. M. Hubert exhorte les commissaires à oser changer de cap.

*
**

M. Carlos Van Hove, [responsable du projet de métro 3 à la STIB](#), affirme que le projet de métro 3 est bel et bien nécessaire, pour quatre motifs principaux.

Le métro augmentera tout d'abord la capacité des transports sur l'axe, pour atteindre le triple de la capacité d'un tram de type 4000. C'est un investissement à long terme. La proposition de l'association « Premetro + » n'offrirait par contre qu'une amélioration limitée de la capacité, de 30% environ par rapport à la situation existante.

Par ailleurs, le métro permettra de raccourcir le temps de parcours, grâce à un doublement de la vitesse des véhicules par rapport à un tram. M. Van Hove ajoute que le temps de parcours des trams est actuellement pénalisé par le cisaillement des rails à la station Lemonnier.

Het metroproject zal bovendien de toegankelijkheid van de infrastructuur voor personen met beperkte mobiliteit verbeteren. Op dit ogenblik ligt een groot deel van de perrons op de noord-zuidas laag, wat ook de doorstroming van de verplaatsingen van reizigers bemoeilijkt. Bovendien ligt het station Lemonnier op een helling en moet men de sporen oversteken om van richting te veranderen, wat gevaarlijk kan zijn. Dit station zal volledig worden vernieuwd.

De meest voor de hand liggende troef van het metroproject is echter de stiptheid. Een verlenging en uitbreiding van het aantal tramlijnen zou de spanningen, incidenten en vertragingen op die lijnen doen toenemen. Die vertragingen zouden een grote impact hebben op het ondergrondse noord-zuid knooppunt. Dat is overigens de reden waarom de tramlijnen op dit traject in het verleden werden ingekort. Het is dus niet realistisch te denken dat een verhoging van het aantal trams op deze lijnen de frequentie en capaciteit ervan zou verbeteren.

Vandaag de dag hebben tramlijnen 3 en 4 hun maximale capaciteit bereikt, met ongeveer 6.000 plaatsen per uur. Ze werden in 2014 ontworpen om ondergronds te vertrekken, ongehinderd door de bovengrondse obstakels, het eerste aan de Churchill-rotonde en het tweede aan het Noordstation. Het station Lemonnier is het zwakke punt op de noord-zuidas vanwege de kruising met lijnen 51 en 82. Het traject tussen het Noordstation en Bordet, dat wordt bediend door lijn 55, heeft een capaciteit van ongeveer 2.160 plaatsen per uur.

Dankzij de toekomstige metrolijn 3 zal naar schatting een capaciteit van 13.200 plaatsen per uur mogelijk zijn tussen Albert en het Noordstation, met een kortere reistijd en een veel grotere stiptheid en toegankelijkheid.

De heer Van Hove betwist ten stelligste het vermeende gebrek aan gewestoverschrijdend belang van het metroproject, want deze lijn zal zorgen voor een veel betere bediening van het Noordstation en het Zuidstation, die van nationaal belang zijn, en van de Grote Markt, de belangrijkste toeristische trekpleister. Het gaat dus lang niet alleen om de Brusselaars.

Het volledige potentieel van het metrolijn 3-project zal echter pas worden bereikt wanneer de lijn is doorgetrokken tot aan het station Bordet. Dan zal de capaciteit van de lijn toenemen tot ongeveer 15.000 plaatsen per uur.

De spreker benadrukt dat de toekomstige lijn 3 moet worden gezien als een geheel met de tramlijnen die ermee verbonden zullen worden, namelijk lijn 7 richting Reyers (het "Mediapark") en lijn 10 richting het Militair Hospitaal in Neder-over-Heembeek. Daartoe wordt de ruimte die de eindhalte van tram 55 onder het Rogierplein inneemt, toegewezen aan de 'mediatram' en aan tram 10.

Sommigen pleiten er niettemin voor om de toekomstige metro te beperken tot het traject tussen Albert en het Noordstation, zonder deze door te trekken tot Bordet. Die

Le projet de métro améliorera en outre l'accessibilité des infrastructures aux personnes à mobilité réduite. A l'heure qu'il est, une bonne partie des quais de l'axe Nord – Midi sont bas, ce qui détériore aussi la fluidité des déplacements de voyageurs. De plus, la station Lemonnier est en pente et il faut traverser les voies pour changer de direction, ce qui peut être dangereux. Cette station sera complètement transformée.

Mais l'atout le plus évident du projet de métro est celui de la régularité. Allonger et démultiplier les lignes de tram aurait pour effet d'accroître les tensions, les incidents et les retards sur ces lignes. Or, ces retards auraient des incidences majeures dans la jonction souterraine Nord-Midi. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les lignes de tram empruntant ce tronçon ont été raccourcies par le passé. Il est donc illusoire de penser qu'une augmentation du nombre de trams sur ces lignes aurait pour effet d'améliorer la fréquence et la capacité de celles-ci.

Aujourd'hui, les lignes de tram n°3 et n°4 sont à leur capacité maximale, soit environ 6.000 places par heure. Elles ont été conçues en 2014 pour démarrer sous terre, sans être entravées par les irrégularités de surface, la première du rond-point Churchill et la seconde de la gare du Nord. La station Lemonnier est le point faible de l'axe Nord-Midi, à cause du croisement avec les lignes n°51 et n°82. Le tronçon entre la gare du Nord et Bordet, quant à lui, desservi par la ligne n°55, a une capacité d'environ 2.160 places par heure.

Le futur métro n°3 permettra d'atteindre une capacité estimée à 13.200 places par heure entre Albert et la gare du Nord, avec un temps de parcours réduit, une régularité et une accessibilité nettement meilleures.

M. Van Hove conteste vivement l'absence alléguée d'intérêt supra-régional du projet de métro, car cette ligne offrira une desserte bien meilleure des gares du Nord et du Midi, qui sont d'intérêt national, ainsi qu'à la Grand-Place, principal point d'intérêt touristique. Les Bruxellois sont donc loin d'être les seuls concernés.

Cependant, le projet de métro n°3 ne déploiera tout son potentiel qu'une fois qu'il aura été aménagé jusqu'à la station Bordet. Dès ce moment, la capacité de la ligne passera à quelque 15.000 places par heure.

L'orateur souligne que la future ligne n°3 doit être appréhendée conjointement avec les lignes de tram qui lui seront liées, la ligne n°7, la ligne vers Reyers (le « Mediapark ») et la ligne n°10 vers l'Hôpital militaire à Neder-over-Heembeek. Pour ce faire, l'espace occupé par le terminus du tram n°55 sous la place Rogier sera attribué au « mediatram » et au n°10.

D'aucuns préconisent néanmoins une exploitation restreinte du futur métro sur le seul tronçon entre Albert et la gare du Nord, sans prolongement jusqu'à Bordet. Cette

optie zou nadelige gevolgen hebben voor de reizigers. Dat zou met name betekenen dat tramlijn 55 moet blijven behouden en dat er grote aanpassingswerken moeten worden uitgevoerd om er trams van het type 4000 te kunnen laten rijden. Er zouden extra trams moeten worden aangekocht en er zou een eigen bedding moeten komen voor de lijn en een nieuwe stelplaats, aangezien alle bestaande stelplaatsen vol zitten. De bouw van een nieuwe stelplaats zou ongeveer tien jaar in beslag nemen. Bovendien zou het hierboven vermelde geplande gebruik van de ondergrondse ruimte in het station Rogier in het gedrang komen. Tot slot zou het traject tussen het Albertplein en het Noordstation niet optimaal worden benut. Lijn 55, die al aan de grens van haar capaciteit zit, zou nog meer onder druk komen te staan. Om al die redenen moet de aanleg van de metrolijn tot Bordet worden voortgezet.

Bovendien zou het niet doortrekken van de metrolijn tot Bordet betekenen dat de daar gelegen stelplaats niet zou kunnen worden gebruikt. De metrostellen van lijn 3 zouden dan moeten worden gestald in de stelplaats Jacques Brel op de lijnen 2 en 6. Die lange verplaatsing zou minder tijd overlaten voor onderhoudswerken in de werkplaats 's nachts, buiten de diensturen, maar ook voor het onderhoud van de sporen tijdens die verplaatsingstijd.

Een andere mogelijkheid zou zijn om de metrostellen op lijn 3 te stallen. Vier metrostellen zouden aan de achterkant van het station Albert kunnen worden geplaatst, nog eens vier in het station Lemonnier en twee aan de achterkant van het Noordstation. Die opstelling zou het echter niet mogelijk maken om onderhoudswerken uit te voeren, wat cruciaal is voor de goede werking van de lijnen. Bovendien zouden de metrostellen die op de lijn blijven meer blootgesteld worden aan vandalisme. De exploitatiekosten zouden veel hoger liggen. Het zou ook ingewikkelder zijn om een storing op de lijn op te lossen en dit zou gevolgen hebben voor de lijnen 2 en 6. Lijn 3 heeft dus behoefte aan een eigen stelplaats en werkplaats in het station Bordet.

De heer Cédric Bossut, [directeur van Beliris](#), verduidelijkt dat hij niet zal ingaan op de vraag of er al dan niet een metro moet komen, aangezien dit geen zaak is voor Beliris. In plaats daarvan zal hij ingaan op de geschiedenis en de financiering van het metroproject Noord-Bordet.

In de begroting van Beliris werd een bedrag van 694 miljoen euro uitgetrokken voor 'lot 3', bestemd voor de bouw van de tunnel en de zeven stations. Dit bedrag is uitgedrukt in waarde van het jaar 2020. Op verzoek van de gewestregering omvat dit bedrag een provisie voor risico's van 86 miljoen euro, d.w.z. 15% van de totale bedragen die voor deze werken zijn uitgetrokken (608 miljoen euro). Bijna 73 miljoen euro van dit bedrag is bestemd voor de bouw van de tunnel en 535 miljoen euro voor de bouw van de stations.

Als we dit bedrag van 694 miljoen euro indexeren op de openingsdatum van de offertes in april 2023, komen we uit op een bedrag van 817 miljoen euro.

De opdracht voor lot 3 omvat dus een tunnel van 4,5 kilometer, een open bouwput op de site van Haren om de

hypothese aurait des conséquences néfastes pour les voyageurs. Cela impliquerait notamment de maintenir la ligne de tram n°55 et d'y procéder à de lourds travaux d'aménagement pour y exploiter des trams de type 4000. Il faudrait acheter des trams supplémentaires et doter cette ligne d'un site propre et d'un nouveau dépôt, car tous les dépôts en fonction sont saturés. Or, la construction d'un nouveau dépôt requiert une dizaine d'années. D'autre part, l'affectation prévue de l'espace souterrain de la station Rogier, évoqué plus haut, serait compromise. Enfin, le tronçon entre la place Albert et la gare du Nord ne serait pas exploitée de façon optimale. La ligne n°55, déjà à la limite de sa capacité, ferait l'objet d'une pression encore accrue. Pour tous ces motifs, il faut poursuivre la construction de la ligne de métro jusqu'à Bordet.

De plus, ne pas prolonger la ligne de métro jusqu'à Bordet signifierait l'absence de possibilité de recourir au dépôt qui y est situé. Les rames du métro n°3 devraient alors être rangées au dépôt Jacques Brel, sur la ligne n°2 et n°6. Ce long transfert réduirait le temps disponible pour les travaux de maintenance en atelier durant la nuit, en dehors des heures d'exploitation, mais aussi pour la maintenance des voies durant ce temps de transfert.

Une alternative serait de remiser les rames sur la ligne n°3. Quatre rames pourraient être placées à l'arrière de la station Albert, quatre autres à la station Lemonnier et deux à l'arrière de la station Nord. Cette disposition ne permettrait néanmoins pas de procéder à des travaux de maintenance, alors que ceux-ci sont cruciaux pour la bonne exploitation des lignes. De plus, les rames laissées sur la ligne seraient davantage exposées à des actes de vandalisme. Les coûts d'exploitation seraient bien plus élevés. Résoudre une avarie sur la ligne serait également plus complexe et aurait des répercussions sur la ligne n°2 et n°6. Il s'impose donc de doter la ligne n°3 d'un dépôt et d'un atelier qui lui soient propres, à la station Bordet.

M. Cédric Bossut, [directeur de Beliris](#), précise qu'il n'évoquera pas la question de l'opportunité de construire un métro, étant donné qu'elle ne relève pas de Beliris. Il s'attardera par contre sur l'historique et le financement du projet de métro Nord-Bordet.

Un budget de 694 millions d'euros a été affecté dans le budget de Beliris au « lot 3 », consacré à la réalisation du tunnel et des sept stations. Ce montant est exprimé en valeur de l'année 2020. Ce montant comprend, à la demande du gouvernement régional, une provision pour risques de 86 millions d'euros, soit 15% des sommes prévues pour ces travaux (608 millions d'euros). Au sein de cette enveloppe, près de 73 millions d'euros sont destinés à la réalisation du tunnel et 535 millions d'euros à celle des stations.

Si l'on indexe cette somme de 694 millions à la date d'ouverture des offres, en avril 2023, on parvient à un montant de 817 millions d'euros.

Le marché du lot 3 comprend donc un tunnel de 4,5 kilomètres, une tranchée couverte sur le site de Haren pour

tunnelboormachine in staat te stellen ondergronds te gaan, een deel van de stelplaats van Bordet, zeven ondergrondse stations (Liedts, Colignon, Verboeckhoven, Riga, Vrede, Linde en Bordet) en enkele bijbehorende aansluitings- en afwerkingswerken. Voor de voltooiing van de stations, de heraanleg van de bovengrond en de bouw van de stelplaats zullen later andere opdrachten worden uitgeschreven.

De geraamde kosten voor deze overheidsopdracht zijn gaandeweg veranderd. In 2020 bedroegen ze nog 574 miljoen euro. In januari 2022 werden bijkomende kosten opgenomen (onder andere de plaatsing van afwateringsbuizen vanwege de aanwezigheid van grondwater en de plaatsing van een tweede liftschacht in elk station), die voortvloeiden uit de effectenstudie, waardoor het totaal op 595 miljoen euro kwam. Deze raming, in prijzen van 2020, werd in september 2022 bevestigd door studiebureaus. Gezien de inflatie sinds 2020, werd dit bedrag evenwel verhoogd tot 778 miljoen euro. Enkele maanden later werd dit bedrag om dezelfde redenen opnieuw verhoogd tot 817 miljoen euro.

Vervolgens geeft de heer Bossut een overzicht van de geschiedenis van de procedure, een onderhandelingsprocedure die is voorbehouden voor speciale sectoren. De eerste fase van de uitschrijving van de opdracht was de oproep tot kandidaatstelling, die op 5 mei 2020 werd gedaan door Beliris. Zes consortia hebben voor 18 augustus 2020 op deze oproep gereageerd. Vijf daarvan werden op 30 maart 2021 door de MIVB geselecteerd.

In oktober 2022 werd het door Beliris opgestelde bestek goedgekeurd door de MIVB en verstuurd naar de vijf bovenvermelde consortia. Aan het einde van deze tweede fase werden op 18 april 2023 slechts twee voorlopige offertes ingediend: een van de groep Besix, Jan De Nul en Ghella, de andere van de groep Denys en FCC Construction. De offertes, die nog vertrouwelijk zijn, bedragen in totaal ongeveer twee miljard euro.

Beliris heeft deze offertes samen met een studiebureau geanalyseerd. De voornaamste geraamde kosten omvatten de kosten voor het opzetten van de werf, het bevroren van de grond (voor de stations onder gebouwen die niet in de openlucht kunnen worden aangelegd) en het graven van de tunnel. Het verschil tussen de ingediende offertes en de kostenraming van Beliris is uiteraard opvallend. Beliris ging op zoek naar de oorzaken. Uit een eerste analyse van de offertes blijkt dat verschillende elementen moeilijk te begrijpen zijn. Zo is de kost voor het opzetten van de werf tien keer hoger dan geraamd; deze lijkt dus erg overdreven. Beliris begrijpt met name niet waarom het nodig zou zijn om, zoals de aannemers hebben gepland, veertig kranen of twintig wielwasinstallaties voor vrachtwagens gedurende tien jaar op de werf te houden.

Weliswaar hebben veel beperkingen in het bestek, die bedoeld zijn om de overlast van de werf te beperken, een impact op de kosten. Denk hierbij aan de levertijden van het materiaal, de monitoring van het geluidsniveau, de reiniging van de wielen en het opleggen van bepaalde termijnen.

permettre au tunnelier de passer sous terre, une partie du dépôt de Bordet, sept stations souterraines (Liedts, Colignon, Verboeckhoven, Riga, Paix, Tilleul et Bordet) et certains travaux connexes de raccordement et de finition. Le parachèvement des stations, le réaménagement de surface et la réalisation du dépôt font l'objet d'autres marchés ultérieurs.

L'estimation des coûts inhérents à ce marché public a évolué au fil du temps. En 2020, elle se montait encore à 574 millions d'euros. En janvier 2022, on y a intégré des coûts supplémentaires (entre autres le placement de drains vu la présence d'une nappe phréatique et l'installation d'une seconde cage d'ascenseur dans chaque station), découlant de l'étude d'incidences, pour parvenir à 595 millions d'euros. Cette estimation, en prix relatifs à 2020, a été confirmée en septembre 2022 par des bureaux d'études. Eu égard à l'inflation constatée depuis 2020, ce montant a néanmoins été porté à 778 millions d'euros. Quelques mois plus tard, ce montant a à nouveau été augmenté, pour les mêmes raisons, à 817 millions d'euros.

M. Bossut retrace ensuite l'historique de la procédure, qui est une procédure négociée réservée à des secteurs spéciaux. La première étape du lancement du marché fut l'appel à candidatures, lancé par Beliris le 5 mai 2020. Six consortiums ont répondu à cet appel, au 18 août 2020. Cinq d'entre eux ont été retenus par la STIB le 30 mars 2021.

En octobre 2022, le cahier des charges préparé par Beliris a été approuvé par la STIB et envoyé aux cinq groupements d'entreprises susmentionnés. Au terme de cette seconde étape, seules deux offres préliminaires ont été remises, le 18 avril 2023 : l'une du groupe Besix, Jan De Nul et Ghella, l'autre du groupe Denys et FCC Construction. Les offres de prix, encore confidentielles, sont de l'ordre de deux milliards d'euros au total.

Beliris a analysé ces offres avec un bureau d'études. Les principaux coûts estimés se répartissent en coût d'installation du chantier, la congélation du sol (pour les stations situées sous des immeubles et ne pouvant être construites à ciel ouvert) et le creusement du tunnel. Le décalage entre les offres remises et l'estimation des coûts faite par Beliris est évidemment frappante. Beliris a cherché à en identifier les causes. Il ressort d'une première analyse des offres que plusieurs éléments y apparaissent difficilement compréhensibles. Ainsi, le coût d'installation de chantier est dix fois supérieur à celui qui avait été estimé ; il apparaît donc largement exagéré. Beliris ne comprend notamment pas pourquoi il serait nécessaire, comme le prévoient les entrepreneurs, de maintenir quarante grues ou vingt installations de lavage des roues de camion pendant dix ans sur le chantier.

Certes, de nombreuses contraintes reprises dans le cahier de charges, destinées à réduire les nuisances du chantier, ont une incidence sur les coûts. Il s'agit par exemple des horaires de livraison du matériel, de la surveillance du niveau de bruit, du nettoyage des roues et de l'imposition de certaines échéances.

Beliris raadde ook het gebruik van een tweedehands tunnelboormachine aan, die momenteel in Parijs in gebruik is. De twee inschrijvers gingen echter uit van het gebruik van een nieuwe tunnelboormachine. Bovendien liggen de productiekosten van deze tunnelboormachine ver boven de marktprijzen, vergeleken met de recente offertes uit Parijs. In de offertes staat geen verklaring voor deze meerkosten. Ook begrijpt Beliris de kosten niet die verband houden met het vervoer, de assemblage en het testen van deze tunnelboormachine, rekening houdend met de andere vergelijkbare grote werken in Europa.

Het bevroren vertegenwoordigt ongeveer 30% van de kosten. In de offertes zijn de microtunnelboormachines die nodig zijn voor het proces even duur als een tunnelboormachine met een diameter van tien meter. De aannemers voeren ook aan dat bevroering met stikstof niet haalbaar is vanwege de beperkingen die aan de werf worden opgelegd, en dat een bevroering met pekkel nodig zou zijn, wat tot langere uitvoeringstermijnen zou leiden. Tot slot voegt de heer Bossut toe dat de prijzen voor staal en beton systematisch hoger liggen dan de marktprijs.

Uit de analyse van de offertes kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De studiebureaus hebben de tarieven onderschat op het moment van publicatie van het bestek.
- De geringe concurrentie op de markt valt te betreuren. Er werden slechts twee offertes ontvangen, hoewel er vijf consortia waren benaderd. Sommigen die geen offerte indienden, legden uit dat het om een zeer technische werf ging, gezien de aard van de Brusselse bodem, en werden afgeschrikt door de verplichting om zich voor bepaalde aspecten van de opdracht aan een forfait te houden. Dit risico heeft er wellicht ook toe geleid dat de inschrijvers hun offertes hebben verhoogd.
- De inschrijvers hebben zichzelf ruimte voor onderhandeling gelaten.
- Ze hebben ook voldoende speelruimte ingebouwd om de risico's die de werf met zich meebrengt te dekken (zie punt 2 hierboven).
- Zij hebben bepaalde documenten van de opdracht verkeerd begrepen, wat vrij gebruikelijk is bij onderhandelingsprocedures.
- Zoals de heer Bossut al zei, hebben de beperkingen in verband met het voorkomen van overlast ook een effect gehad op de gehanteerde prijzen.

Aangezien het bedrag van de offertes aanzienlijk hoger was dan geraamd, heeft Beliris de gewestregering hiervan op de hoogte gebracht. Die heeft het strategisch comité van Beliris gevraagd de offertes te analyseren om de objectieve redenen voor dit verschil te achterhalen en manieren voor te stellen om offertes te verkrijgen die beter overeenstemmen met de ramingen. De precieze invulling van die twee analyses is nog niet vastgelegd. Waarschijnlijk zullen de aannemers uitleg moeten geven en zullen verkeerd begrepen elementen in het bestek moeten worden opgehelderd. Tevens zal Beliris in september de plannen bij de vergunningaanvraag aanpassen.

Par ailleurs, Beliris préconisait le recours à un tunnelier d'occasion, actuellement en usage à Paris. Or, les deux soumissionnaires se sont fondés au contraire sur l'hypothèse d'un tunnelier neuf. En outre, les montants associés à la fabrication de ce tunnelier dépassent fortement les prix du marché, en comparaison avec les offres parisiennes récentes. Les offres ne donnent pas d'explication pour ce surcoût. De même, Beliris ne s'explique pas les coûts induits par le transport, le montage et les essais de ce tunnelier, vu les autres grands chantiers comparables en Europe.

La congélation représente quant à elle à peu près 30% du coût. Dans les offres, les microtunneliers nécessaires au processus sont aussi chers qu'un tunnelier de dix mètres de diamètre. Les entrepreneurs avancent également que la congélation à l'azote n'est pas possible à mettre en œuvre, à cause des contraintes imposées au chantier, et qu'il faudrait congeler à l'aide de saumure, ce qui emporte des délais d'exécution plus longs. M. Bossut ajoute enfin que le prix des aciers et des bétons sont systématiquement supérieurs au prix du marché.

On peut tirer les conclusions suivantes de l'analyse des offres :

- Les bureaux d'étude ont sous-estimé les tarifs au moment de la publication du cahier de charges.
- Il faut déplorer un manque de concurrence sur le marché. Seules deux offres ont été réceptionnées alors que cinq groupements avaient été approchés. Certains n'ayant pas remis d'offre ont expliqué que ce chantier est d'un haut niveau de technicité, vu la nature du sol bruxellois, et ont été repoussés par l'obligation de s'en tenir à un forfait pour certains aspects du marché. Ce risque à endosser a sans doute aussi conduit les soumissionnaires à gonfler leur offre.
- Les soumissionnaires se sont ménagé une marge de négociation.
- Ils se sont aussi ménagé une marge pour couvrir les risques inhérents au chantier (cf. 2^e point ci-dessus).
- Ils ont mal compris certains documents du marché, ce qui est assez habituel lors de procédures négociées.
- Comme M. Bossut l'a déjà dit, les contraintes liées à la gestion des nuisances ont aussi eu un effet sur les prix avancés.

Etant donné le dépassement considérable du montant des offres par rapport aux estimations, Beliris en a informé le gouvernement régional. Celui-ci a demandé au comité stratégique de Beliris d'analyser les offres pour identifier les raisons objectives de ce décalage et de proposer des moyens d'obtenir des offres plus conformes aux estimations. Les modalités de ces deux analyses ne sont pas encore déterminées. Il s'agira vraisemblablement d'obtenir des explications de la part des entrepreneurs et de leur préciser les éléments mal compris du cahier des charges. Par ailleurs, Beliris modifiera en septembre les plans annexés à la demande de permis.

II. Gedachtewisseling

Mevrouw Joëlle Maison zegt dat ze een groot voorstander is van de metro, maar dat ze vragen heeft naar aanleiding van de recente ontwikkelingen van het metroproject, wat terecht is, gezien de relevante argumenten die hier naar voren zijn gebracht, de herhaaldelijke overschrijdingen van de budgetramingen, de problemen die zijn opgetreden onder het Zuidpaleis en de onzekerheden over de staat van de grond op het traject Noord-Bordet.

De meeste Brusselaars willen een performant metronetwerk. Het is een ideaal instrument om de verbindingen met bepaalde wijken te verbeteren. Bovendien lopen metrogebruikers niet het risico om vast komen te zitten in het verkeer, iets waar de vertegenwoordigers van Premetro+ onvoldoende rekening mee hebben gehouden. Een metro is een langetermijnproject, een investering die zich over meerdere decennia terugverdient. De federale overheid en de Europese Unie moeten hun steentje bijdragen aan deze investering. Draagt de Brusselse metro niet ook bij tot de aantrekkelijkheid van onze stad? De tegenstanders van metrolijn 3 hebben demografische prognoses voorgelegd voor de komende tien jaar en beweren dat de wijken die door deze toekomstige metro worden bediend geen noemenswaardige bevolkingsgroei zullen kennen, maar hoe zal de situatie er over twintig of vijftig jaar uitzien? Vandaag kunnen we betreuren dat we het idee van een metrolijn naar het zuiden van Brussel in de jaren 1970 en 1980 hebben laten varen. Zouden onze kinderen het ons niet kwalijk nemen dat we het metroproject naar Bordet in 2023 hebben opgegeven?

Voorts is mevrouw Maison van mening dat de bovengrondse aanpassingen voor de toekomstige metrolijn 3 het fiets- en voetgangersverkeer zullen stimuleren. Een bovengronds vervoermiddel is zeker aangenamer om te gebruiken dan een ondergronds, maar het is vatbaarder voor incidenten en vertragingen. Dit geldt in het bijzonder voor tram 55.

De vertegenwoordigers van Premetro+ hebben hun voorstellen met name gebaseerd op de reisonderbreking aan de Churchill-rotonde, maar dat probleem is nu opgelost dankzij de aanleg van een derde spoor in het station Albert, waardoor tramlijn 7 kan worden verlengd.

Hoe reageren de tegenstanders van het metroproject op het argument van de heer Van Hove dat de stelplaats aan Bordet noodzakelijk is?

Het voorstel om meer trams in te zetten op de lijnen is ook aantrekkelijk, maar dit zal het risico op incidenten en onregelmatigheden verhogen, vooral in de noord-zuidtunnel, die aan de grens van zijn capaciteit zit.

Wat is ten slotte de algemene houding van Premetro+ tegenover de metro, ook in andere grote Europese steden? Zijn zij met andere woorden principieel tegen de metro, of alleen tegen de toekomstige lijn 3?

Mevrouw Maison stelt vervolgens drie vragen aan de heer Van Hove. Wat is het standpunt van de MIVB over de beweringen dat er sprake was van een belangenconflict bij de

II. Échange de vues

Mme Joëlle Maison affirme qu'elle est résolument en faveur du métro, mais qu'elle éprouve des questionnements à la lumière des développements récents du projet de métro, ce qui est bien légitime, au vu des arguments pertinents soulevés ici, des dépassements répétés des estimations budgétaires, des problèmes rencontrés sous le Palais du Midi et des incertitudes sur l'état du sol du tronçon Nord-Bordet.

La majorité des Bruxellois veut un réseau de métro performant. C'est un instrument idéal pour améliorer la desserte de certains quartiers. En outre, l'usager du métro ne court pas le risque d'être englué dans la circulation, ce que les représentants de « prémétro + » n'ont pas suffisamment gardé à l'esprit. Or, un métro est un projet à long terme, un investissement amorti sur plusieurs décennies. L'Etat fédéral et l'Union européenne doivent prendre leur part dans cet investissement. Le métro bruxellois ne participe-t-il pas aussi à l'attractivité de notre ville ? Les détracteurs du métro 3 ont avancé des projections démographiques pour les dix prochaines années, en affirmant que les quartiers desservis par ce futur métro ne connaîtront pas d'augmentation significative de leur population, mais qu'en sera-t-il dans vingt ans ou dans cinquante ans ? Tout comme on peut regretter aujourd'hui que l'on ait abandonné dans les années 1970 et 1980 l'idée d'une ligne de métro vers le sud de Bruxelles, nos enfants ne nous reprocheraient-ils pas d'avoir renoncé en 2023 au projet de métro vers Bordet ?

Mme Maison estime par ailleurs que les aménagements de surface liés au futur métro 3 favoriseront le vélo et la marche. En outre, un moyen de transport de surface est certes plus agréable à emprunter qu'en souterrain, mais le premier est plus vulnérable aux incidents et aux ralentissements que le second. C'est particulièrement vrai pour le tram n°55.

Les représentants de « Prémétro + » ont notamment appuyé leurs propositions sur la rupture de charge au rond-point Churchill, mais cette question est désormais réglée grâce à l'aménagement d'une troisième voie à la station Albert, permettant le prolongement du tram n°7.

De même, que répondent les détracteurs du projet de métro à l'argument de M. Van Hove tiré de la nécessité du dépôt de Bordet ?

La proposition d'injecter plus de trams sur les lignes est aussi séduisante, mais cela accentuera les risques d'incidents et d'irrégularité, surtout dans le tunnel Nord-Midi, qui est à sa limite de capacité.

Quelle est enfin l'approche générale de « Prémétro + » relative au métro, y compris dans les autres grandes villes européennes ? En d'autres termes, sont-ils opposés par principe au métro ou seulement à la future ligne n°3 ?

Mme Maison adresse ensuite trois questions à M. Van Hove. Quelle est la position de la STIB à propos des allégations de conflit d'intérêt lors du lancement de l'étude de

start van de haalbaarheidsstudie? Hoe worden de risico's van bodeminstabiliteit op het traject Noord-Bordet aangepakt? Het lijkt erop dat de graaftechniek die gebruikt zal worden nog nooit eerder in België werd beproefd op zo'n lang stuk. Hoe wordt ten slotte de vermoedelijke duur van de werken onder het Zuidpaleis verklaard? Er is sprake van een termijn van vijf jaar, waarbij de lijn tot aan het Noordstation in 2035 in gebruik zou worden genomen en vervolgens de lijn tot aan Bordet in 2038.

De heer Marc Loewenstein vraagt of de academische deskundigen een vergelijking hebben gemaakt met de metronetten van andere steden. Steden als Londen en Madrid hebben al lang een uitgebreid netwerk, maar bouwen nog steeds nieuwe lijnen. Voorts sluit de volksvertegenwoordiger zich aan bij de vraag van mevrouw Maison over de noodzaak van een stelplaats aan Bordet en benadrukt hij dat de toekomstige metrolijn 3 een aanwinst zal zijn voor PBM's, net als de Elizabeth line in Londen. Ons openbaarvervoersnet werd ontworpen zonder rekening te houden met hen; we komen van heel ver. Trams blijven moeilijk toegankelijk met een rolstoel, ondanks de goede wil van de MIVB.

De heer Ibrahim Dönmez merkt in de eerste plaats op dat de heer Van Gyzegem heeft gezegd dat een derde van de Brusselaars als PBM moet worden beschouwd. Hoe komt hij aan dat cijfer? Voorts vindt hij het voorstel van Premetro+ om tramlijn 55 te verlengen niet overtuigend, evenmin als de foto van een lege tram om 8 uur 's ochtends tussen het Rogierplein en het Noordstation. Dat gedeelte is nooit een probleem geweest. Tot aan het Verboekhovenplein rijdt de tram in een eigen bedding. Op de Helmetsesteenweg bijvoorbeeld is de situatie veel minder gunstig. Het is gemakkelijk te stellen dat de frequentie en de capaciteit op dit deel van lijn 55 moeten worden verhoogd, maar de heer Dönmez herinnert eraan dat de MIVB daar nooit in is geslaagd.

Ook het demografische betoog van de heer Dobruszkes heeft de spreker niet overtuigd. De gemeenten Schaarbeek en Evere zullen hun bevolking de komende jaren zien groeien met duizenden extra inwoners, gezien het grote aantal woningen dat wordt gebouwd. En wie had de toestroom van tienduizenden Oekraïense vluchtelingen kunnen voorspellen? Demografische prognoses kunnen puur theoretisch blijken.

De heer Dönmez betwist ook het lage percentage modal shift dat de heer Hubert naar voren brengt. Er bestaat een stimulerend effect ten gunste van het openbaar vervoer, zoals in Parijs is gebleken.

Mevrouw Françoise De Smedt vindt het metroproject essentieel. In het licht van de problemen die veroorzaakt worden door de opwarming van de aarde, moet Brussel ambitie tonen, in de eerste plaats in de transportsector. Om de autodruk te verminderen, moet het beschikken over modern en efficiënt openbaar vervoer. Om in de toekomst nog veel meer reizigers te kunnen vervoeren, moet de MIVB haar capaciteit fors verhogen. Dit geldt trouwens ook voor de Brusselse Rand, waar pendelaars weinig alternatieven hebben voor de auto.

faisabilité ? Comment les risques d'instabilité du sol sur le tronçon Nord – Bordet sont-ils appréhendés ? La technique d'excavation qui y sera utilisée n'a semble-t-il encore jamais été éprouvée en Belgique sur un tronçon aussi long. Enfin, comment expliquer la longueur pressentie des travaux sous le Palais du Midi ? On évoque un délai de cinq ans et une mise en service en 2035 de la ligne jusqu'à la gare du Nord et ensuite en 2038 jusqu'à Bordet.

M. Marc Loewenstein demande si les experts académiques ont procédé à une comparaison avec le réseau de métro d'autres villes. Des villes telles que Londres et Madrid sont dotées depuis longtemps d'un réseau étendu, mais continuent à construire de nouvelles lignes. Le député rejoint par ailleurs la question de Mme Maison relative à la nécessité d'un dépôt à Bordet et souligne que le futur métro n°3 sera un atout pour les PMR, à l'instar de la « Elizabeth line » à Londres. Notre réseau de transports en commun a été conçu sans tenir compte d'eux ; on vient de très loin. Les trams restent difficiles d'accès en chaise roulante, malgré la bonne volonté de la STIB.

M. Ibrahim Dönmez relève tout d'abord que M. Van Gyzegem a affirmé qu'un tiers des Bruxellois devait être considéré comme des PMR. Comment a-t-il obtenu ce chiffre ? Il estime d'autre part que la proposition de « Prémétro+ » relative à un prolongement de la ligne de tram n°55 n'est pas convaincante, tout comme la photo montrant un tram vide à 8h00 du matin entre la place Rogier et la gare du Nord. Cette section n'a jamais posé de problème. Jusqu'à la place Verboekhoven, le tram roule en site propre. Sur la chaussée de Helmet, par exemple, la situation est bien moins favorable. Il est facile d'avancer qu'on devrait augmenter la fréquence et la capacité sur cette portion de la ligne n°55, mais M. Dönmez rappelle que la STIB n'y est jamais parvenue.

D'autre part, l'orateur n'est pas davantage convaincu par la démonstration démographique de M. Dobruszkes. Les communes de Schaarbeek et d'Evere verront leur population croître de milliers d'habitants supplémentaires dans les années à venir, vu les nombreux logements en construction. Qui aurait en outre pu prévoir l'afflux de dizaines de milliers de réfugiés ukrainiens ? Les projections démographiques peuvent s'avérer purement théoriques.

M. Dönmez conteste aussi le faible taux de transfert modal avancé par M. Hubert. Il existe un effet d'entraînement en faveur des transports publics, comme on a pu l'observer à Paris.

Mme Françoise De Smedt estime que le projet de métro est essentiel. Face aux problèmes causés par le réchauffement climatique, Bruxelles doit faire preuve d'ambition, et en premier lieu dans le secteur des transports. Elle doit, pour réduire la pression automobile, se doter de transports en commun modernes et efficaces. Pour pouvoir transporter encore bien plus de voyageurs dans le futur, la STIB doit nettement augmenter sa capacité. Cette question concerne d'ailleurs aussi la périphérie de Bruxelles, tant il est vrai que les navetteurs ont peu d'alternative à la voiture.

De metro is een cruciale schakel in ons openbaar vervoer. Het Brussels Gewest kan die financiële last echter niet alleen dragen. Zoals in de meeste voorbeelden uit het buitenland zou de metro een uitgave van nationaal belang moeten zijn. We zouden ons moeten laten inspireren door de Parijse structuur voor de financiering van de werken voor de aanleg van de metro: het is niet de RATP die deze werken op zich neemt, maar een overheidsbedrijf van de Franse staat, dat zijn eigen tunnelboormachines aankoopt. Wat is het standpunt van de academische deskundigen over die Parijse structuur?

De obstakels die we nu tegenkomen zijn echter in de eerste plaats te wijten aan de almacht van privéconsortia. We mogen er niet mee instemmen een metro te bouwen tegen om het even welke voorwaarden. De belastingbetalers mogen niet de dupe worden van de buitensporige gretigheid van projectontwikkelaars.

Het lijkt erop dat de MIVB al in 2016 werd gewezen op de risico's die eigen zijn aan de aard van de grond onder het Zuidpaleis. Wat was toen haar reactie? Waarom heeft ze niet meer bodemonderzoeken uitgevoerd? Bleken de vergunningen die in 2019 werden afgegeven voorbarig? Wie zal de meerkosten van de werken onder dit gebouw betalen? Zal de MIVB trachten de aannemer aansprakelijk te stellen? Als het gebouw wordt afgebroken, ontslaat dit de aannemer dan van alle verantwoordelijkheid? Zal de aannemer bijdragen in de kosten voor de afbraak en heropbouw?

Hoe verklaart Beliris het feit dat slechts twee consortia een offerte hebben ingediend voor de werken tussen het Noordstation en Bordet? Mevrouw De Smedt merkt overigens op dat zich bij deze consortia bedrijven bevinden die een geschil hebben met de MIVB over het Zuidpaleis. Waarom niet meer moeite doen om offertes te krijgen van buitenlandse bedrijven?

Net als mevrouw Maison blijft de spreekster sceptisch over het voorstel van Premetro+ om de frequentie van de trams in de noord-zuidtunnel te verhogen. Dit traject is al overbelast tijdens de spitsuren. Hoe denkt deze vereniging bovendien het beheer van de wissels in het station Lemonnier te verbeteren? Waarop baseert zij haar ramingen van de capaciteit van het net? Zouden de metrowerken parallel aan de in het programma van Avanti voorgestelde kortetermijnwerken kunnen worden uitgevoerd?

Mevrouw Isabelle Pauthier is verheugd over dit debat tussen verschillende partijen, op initiatief van het maatschappelijke middenveld. We mogen niet vergeten dat het voorstel Premetro+ het resultaat is van twaalf jaar denkwerk. Het werd in het leven geroepen toen de MIVB in 2009 haar metroproject voorstelde, met de bedoeling de reizigers naar bepaalde hoofdlijnen van een 'zware' metro te leiden, naar het model dat in wereldsteden als Madrid, Parijs of Londen wordt gebruikt. De steden die als inspiratiebron dienden voor de MIVB zijn echter allemaal groter en dichter bevolkt dan Brussel en kunnen rekenen op betrouwbare financieringsbronnen.

De MIVB heeft dus een politieke keuze gemaakt en is niet de speelbal van het lot geworden. Zij wilde op die manier

Or, le métro est un maillon crucial de nos transports en commun. Mais la Région bruxelloise ne parvient pas à assumer seule cette charge financière. Comme dans la plupart des exemples étrangers, le métro doit être une dépense d'intérêt national. Il faudrait s'inspirer de la structure parisienne de financement des travaux de construction du métro : ce n'est pas la RATP qui prend de tels travaux à sa charge, c'est une société publique de l'Etat français, qui achète elle-même ses tunneliers. Quel est le point de vue des experts académiques à l'égard de cette structure parisienne ?

Cependant, les obstacles rencontrés actuellement sont d'abord dus à la toute-puissance des consortiums privés. On ne peut accepter de construire un métro à n'importe quelle condition. Les contribuables ne peuvent être lésés par l'appétit démesuré des promoteurs.

Il semblerait que la STIB ait été alertée dès 2016 des risques inhérents à la nature du sol sous le Palais du Midi. Quelle fut sa réaction à l'époque ? Pourquoi ne pas avoir procédé à plus d'essais de sol ? Les permis délivrés en 2019 se sont-ils avérés prématurés ? Qui supportera le surcoût du chantier sous cet édifice ? La STIB tentera-t-elle de faire engager la responsabilité de l'entrepreneur ? L'éventuelle démolition de ce bâtiment conduirait-elle ce dernier à être dédouané de toute responsabilité ? L'entrepreneur participera-t-il aux frais de démolition et de reconstruction ?

Comment Beliris explique-t-il que seuls deux consortiums aient remis une offre pour le chantier entre la gare du Nord et Bordet ? Mme De Smedt note d'ailleurs que l'on retrouve, au sein de ces consortiums, des entreprises en conflit avec la STIB à propos du Palais du Midi. Pourquoi ne pas chercher davantage à obtenir des offres d'entreprises étrangères ?

Comme Mme Maison, l'intervenante reste dubitative par rapport à la proposition de « Premétro+ » d'augmenter la fréquence des trams dans le tunnel Nord-Midi. Ce tronçon est déjà engorgé aux heures de pointe. Comme, par ailleurs, cette association envisage-t-elle d'améliorer la gestion de l'aiguillage de voies à la station Lemonnier ? Sur quels éléments fonde-t-elle ses estimations de capacité du réseau ? Le chantier du métro pourrait-il être réalisé parallèlement aux opérations de court terme proposées dans le programme « Avanti » ?

Mme Isabelle Pauthier se réjouit de ce débat contradictoire, sous l'impulsion de la société civile. Il faut rappeler que la proposition « Premétro+ » est le fruit de douze ans de réflexions. Il a été initié dès la présentation par la STIB du projet de métro, instigué en 2009, dans la volonté de rabattre les usagers vers certaines grandes lignes structurantes d'un métro lourd, selon le modèle en vigueur dans des métropoles telles que Madrid, Paris ou Londres. Or, ces villes qui ont inspiré la STIB sont toutes plus vastes et plus peuplées que Bruxelles et elles peuvent s'appuyer sur des sources de financement fiables.

La STIB a donc posé là un choix politique et n'a pas été le jouet de la fatalité. Elle voulait par ce moyen s'abstraire de

bovengrondse verkeersopstoppingen vermijden. Sinds 2009 heeft de MIVB echter ook de gemiddelde snelheid van haar bovengrondse net verbeterd, dankzij de invoering van eigen beddingen, een afstandsbedieningssysteem voor verkeerslichten en de aanleg van instapperrons. De prestaties van sommige tramlijnen zijn aanzienlijk verbeterd. Als dergelijke inspanningen op alle tramlijnen zouden worden toegepast, zou deze vervoerswijze de meest efficiënte worden, zonder dat er zoveel geld wordt uitgegeven als aan de metro.

De beslissing om een metrolijn aan te leggen naar het noorden van Brussel, in het bijzonder naar Evere, werd genomen zonder enig publiek debat. Vaak worden mobiliteitsredenen aangevoerd om deze beslissing te rechtvaardigen, maar worden de gevolgen voor de stedenbouw over het hoofd gezien. De verwickelingen bij de werken onder het Zuidpaleis, die veel langer zullen duren dan gepland, baren de buurtbewoners en de handelaars langs het traject naar Bordet echter ernstige zorgen. Er is vijf jaar werk aangekondigd voor de bouw van de zeven nieuwe stations, maar de aannemers verwachten dat het eerder tien jaar zal duren, wat waarschijnlijker lijkt.

De directeur-generaal van de MIVB heeft onlangs verklaard dat het traject Albert - Noordstation geen zin heeft zonder de latere aanleg van het tweede traject, tussen het Noordstation en Bordet, wat de heer Van Hove zojuist heeft herhaald. Betekent dit, gezien de onzekerheden over de financiering van het tweede traject, dat ook van het eerste traject moet worden afgezien? Mevrouw Pauthier kan niet om deze vraag heen.

De spreekster is blij de heer Bossut te horen toegeven dat de kostenramingen voor de werken te optimistisch waren. De regering heeft lang ontkend dat zij onvoorzichtig was op basis van die cijfers. Sommigen overwegen overigens al om de plannen voor de toekomstige metro aan te passen om de kosten te drukken, maar dat is voorbarig. Eerst moeten we, zoals de heer Bossut zei, de ingediende offertes analyseren om eventuele inconsistenties op te sporen.

Zal Beliris een stedenbouwkundige wijzigingsvergunning moeten aanvragen voor de werf aan het Noordstation? Hoe zullen de werken worden uitgevoerd in de nabijheid van het grondwater dat daar werd ontdekt? Zullen de kosten hierdoor stijgen en de termijnen langer worden? Welk gevaar houdt de bevriezingstechniek met pekels in voor de bodemkwaliteit?

Hoe verklaart de MIVB de verdubbeling van het geraamde budget? In 2019 was het budget vastgesteld op 1,777 miljard euro, terwijl er nu sprake is van 4,4 miljard euro. De academische deskundigen die we hebben gehoord, betreurden ook dat de statistieken over het gebruik van het net niet openbaar worden gemaakt. Wanneer zullen deze gegevens worden meegedeeld?

De minister-president kondigde onlangs aan dat de toekomstige metro op termijn van Ukkel tot de luchthaven zou rijden. Is dat ook de bedoeling van de MIVB?

la congestion en surface. Cependant, depuis 2009, la STIB a également amélioré la vitesse moyenne de son réseau de surface, grâce à des mises en site propre, un système de télécommande des feux et l'aménagement des quais d'embarquement. Certaines lignes de tram ont nettement gagné en performance. Si de tels efforts étaient appliqués à l'ensemble des lignes de tram, ce mode de transport deviendrait le plus efficace, sans qu'autant d'argent soit dépensé que pour le métro.

La décision de construire une ligne de métro vers le nord de Bruxelles, en particulier vers Evere, a été prise sans débat public. On évoque souvent des motifs de mobilité pour la justifier, mais on en néglige les conséquences sur l'urbanisme. Pourtant, les péripéties du chantier sous le Palais du Midi, qui durera bien plus longtemps que prévu, font naître des craintes sérieuses pour les riverains et les commerçants le long du tronçon vers Bordet. On annonce cinq ans de travaux pour construire les sept nouvelles stations, mais les entrepreneurs s'attendent plutôt à une durée de dix ans, ce qui semble plus probable.

Le directeur général de la STIB a récemment affirmé que le tronçon Albert – gare du Nord n'a pas de sens sans la construction ultérieure du second tronçon, entre la gare du Nord et Bordet, ce que M. Van Hove vient de répéter. Partant, vu les incertitudes pesant sur le financement du second tronçon, cela signifie-t-il qu'il faille abandonner aussi le premier tronçon? Mme Pauthier ne peut éluder cette question.

L'oratrice est heureuse d'entendre M. Bossut admettre que les estimations du coût du chantier étaient trop optimistes. Le gouvernement a longtemps nié avoir été imprudent en s'appuyant sur ces chiffres. Par ailleurs, d'aucuns envisagent déjà d'adapter les plans du futur métro pour réduire les coûts, mais c'est prématuré. Il faut d'abord, comme le disait M. Bossut, analyser les offres remises, pour éventuellement y déceler certaines incohérences.

Beliris devra-t-il demander un permis d'urbanisme modificatif pour le chantier à la gare du Nord? Comment les travaux seront-ils exécutés aux abords de la nappe phréatique qui y a été découverte? Celle-ci alourdira-t-elle les dépenses et allongera-t-elle les échéances? Quel danger pour la qualité des sols représente la technique de la congélation à la saumure?

Comment la STIB justifie-t-elle le doublement du budget estimé? En 2019, celui-ci était porté à 1,777 milliard d'euros, alors qu'on évoque aujourd'hui 4,4 milliards d'euros. D'autre part, les experts académiques entendus ont déploré l'absence de publicité des statistiques de fréquentation du réseau. Quand ces données seront-elles communiquées?

Le ministre-président a annoncé dernièrement que le futur métro irait à terme d'Uccle à l'aéroport. Est-ce également la volonté de la STIB?

Tot slot was mevrouw Pauthier verrast door de aankondiging van de heer Van Hove dat tramlijn 55 in de toekomst zou verdwijnen. Dat is het omgekeerde van wat er tot nu toe is gezegd. De rails van deze lijn moeten hoe dan ook behouden blijven en het is aangetoond dat deze tramlijn ook na de aanleg van metrolijn 3 relevant zou blijven voor de lokale verbindingen. Bovendien beveelt de effectenstudie aan om deze tramlijn volledig in eigen bedding te laten rijden, en zeker omdat de metro pas in 2035 in gebruik zou worden genomen. Zullen er nog andere lijnen worden ingevoerd?

De heer Arnaud Verstraete zegt dat het metrolijn 3-project een van de grootste projecten van de laatste decennia is voor Brussel. Het zal grote veranderingen teweegbrengen in ons openbaar vervoer. Helaas ontsnappen we niet aan een van de wetten van grote werken, namelijk de verlenging van de termijnen en de stijging van de overheidsuitgaven. We moeten absoluut vermijden dat de kosten van dit project uit de hand lopen. De bedragen die vandaag worden genoemd, kunnen niet alleen door het gewest worden betaald. De federale overheid of de Europese Unie zullen ook hun steentje moeten bijdragen.

Allereerst feliciteert de spreker het platform Avanti met de kritische blik die het werpt op het beleid van het gewest. Het is er bovendien in geslaagd om met een degelijk onderbouwd alternatief voorstel te komen. Vindt het echter niet dat de werkzaamheden aan de metro tussen het station Albert en het Noordstation voltooid moeten worden, gezien de staat van vooruitgang?

Het platform kwam met verschillende statistieken over de capaciteit van deze lijn, zowel nu als in de toekomst, volgens hun voorstel. De MIVB heeft jammer genoeg haar eigen gegevens niet voorgelegd om het platform tegen te spreken. Kan zij hier meer over zeggen?

Voorts werd meermaals een opportuniteitsstudie voor het metroproject vermeld die dateert van 2012. Werd die studie intussen geactualiseerd?

Het voorstel Premetro+ stelt dat de capaciteit van de lijn tussen het Noordstation en het Zuidstation kan worden verhoogd, ondanks de kruising van de sporen bij Lemonnier, wat de MIVB betwist. Welke kritiek heeft de MIVB hierop?

De MIVB beweert ook dat tramlijn 55 haar maximale capaciteit heeft bereikt, waar geen twijfel over bestaat. Metrolijn 3 is echter in het beste geval voorzien voor 2035 tot Bordet. We kunnen dus geen genoegen nemen met de bestaande situatie voor de komende vijftien jaar. Wat zijn de intenties van de MIVB in dit opzicht? Het moet gezegd dat het voorstel Premetro+ in dit opzicht aantrekkelijk is, in die zin dat het snel kan worden uitgevoerd, zonder de aanleg van de metro te verhinderen. Denkt de MIVB dat tram 55 behouden kan worden, zelfs na de ingebruikname van metrolijn 3?

Heeft de MIVB een raming gemaakt van de kosten voor de aanpassing van lijn 55, met trams van het type 4000, aangepaste perrons en volledig eigen beddingen?

Enfin, Mme Pauthier a été surprise par l'annonce de M. Van Hove d'une suppression future de la ligne de tram n°55. C'est contraire à ce qui avait été déclaré jusqu'à présent. Les rails de cette ligne devraient en tout cas être préservés et il a été démontré que, même après la construction du métro n°3, cette ligne de tram conserverait sa pertinence pour la desserte locale. Par ailleurs, l'étude d'incidences recommande une mise en site propre intégrale de cette ligne de tram, d'autant plus que le métro n'entrerait pas en service avant 2035. Des lignes complémentaires seront-elles également inaugurées ?

M. Arnaud Verstraete affirme quant à lui que le projet de métro n°3 est l'un des plus grands de ces dernières décennies à Bruxelles. Il apportera des changements considérables pour nos transports publics. Malheureusement, nous n'échappons pas à l'une des lois des grands travaux, qui est l'allongement des délais et la hausse des dépenses publiques. Il faut absolument éviter que les dépenses de ce projet ne s'accumulent de façon incontrôlée. Les sommes évoquées aujourd'hui ne sauront pas être payées par la Région seule. L'Etat fédéral ou l'Union européenne devra également apporter sa contribution.

Le député félicite tout d'abord la plate-forme « Avanti » pour le regard critique qu'elle jette sur la politique régionale. Elle est parvenue en outre à exprimer une proposition alternative étayée. N'estime-t-elle pas néanmoins que les travaux du métro effectués entre la station Albert et la gare du Nord devraient être achevés, vu leur état d'avancement ?

La plate-forme a avancé plusieurs statistiques relatives à la capacité de cette ligne, à l'heure qu'il est et à l'avenir, selon leur proposition. De son côté, la STIB n'a malheureusement pas présenté ses propres données, en vue de contredire la plate-forme. Pourrait-elle en dire plus ?

Par ailleurs, on a cité plusieurs fois une étude d'opportunité du projet de métro remontant à 2012. Cette étude a-t-elle été mise à jour entre-temps ?

La proposition « Premetro+ » soutient que la capacité de la ligne entre la gare du Nord et la gare du Midi peut être renforcée, en dépit du croisement de voies à Lemonnier, ce que conteste la STIB. Quelles sont les critiques que la STIB peut formuler sur ce point ?

La STIB affirme aussi que la ligne de tram n°55 a atteint sa capacité maximale, ce dont on ne peut douter. Toutefois, le métro n°3 est prévu au mieux pour 2035 à Bordet. On ne peut donc se contenter de la situation existante durant les quinze prochaines années. Quelles sont les intentions de la STIB à ce propos ? Il faut bien dire que la proposition « Premetro+ » est attrayante à cet égard, en ce sens qu'elle pourrait être exécutée rapidement, sans faire obstacle à la construction du métro. La STIB estime-t-elle d'ailleurs que le tram n°55 pourra être maintenu, même après l'entrée en service du métro n°3 ?

La STIB a-t-elle procédé à une estimation du coût d'une adaptation de la ligne n°55, avec des trams de type 4000, des quais adaptés et des sites propres généralisés ?

Hoe zal Beliris zich bij de bouw van de toekomstige stations in Schaarbeek wapenen tegen vertragingen die vergelijkbaar zijn met de vertragingen die de werf onder het Zuidpaleis lamleggen? De heer Bossut sprak van een nooit geziene combinatie van beschikbare technieken. Daaruit kunnen we afleiden dat er een verhoogd risico is.

Is het denkbaar om de metrotunnel tot aan Bordet te bouwen, maar zonder alle geplande stations aan te leggen? Dit zou de financiële last over een langere periode kunnen spreiden.

Tot slot heeft de heer Verstraete de indruk dat de consortia van aannemers afspraken hebben gemaakt en dat het gewest daarvan de speelbal zou kunnen zijn. De ontvangen offertes laten misbruik uitschijnen. Hoe kan dit worden voorkomen? Hoe kunnen we de concurrentie toch laten spelen op deze markt?

Mevrouw Cieltje Van Achter beschouwt het metroproject ook als een van de grote verwezenlijkingen van onze tijd op het gebied van vervoer in Brussel. Veel Europese hoofdsteden blijven extra metrolijnen bouwen, zelfs als hun metronet al ontwikkeld is. Er moet niet alleen rekening worden gehouden met het aantal inwoners, maar ook met de evolutie van de verplaatsingswijzen.

De MIVB vond het voorstel Premetro+ niet realistisch, ten minste niet op de noord-zuidas. Hoe reageren de indieners van dit voorstel op dit argument?

Hoe lopen de onderhandelingen met de aannemers over de werf onder het Zuidpaleis? Waarom zullen de werken nog zo lang duren, zelfs als men door het gebouw heen gaat?

Minister van Financiën Gatz verklaarde onlangs dat als de onderhandelingen met de inschrijvers op niets uitlopen, hij een nieuwe aanbesteding zal uitschrijven. Lijkt dit realistisch? Zou een nieuwe procedure andere offertes kunnen opleveren, terwijl de aanbesteding zo weinig reacties opleverde? Wat zou er in dat geval gebeuren met de twee inschrijvers?

Werd de Europese Investeringsbank al benaderd? De tussenkomst van deze bank zou ongetwijfeld ook de onderhandelingen met de aannemers vergemakkelijken.

De heer David Weytsman prijst de kwaliteit van de analyse van het platform Avanti. Het is waar dat overstappen een belemmering vormt voor veel Brusselaars. Hoewel het technisch mogelijk is om de metrowerken en de aanpassingen die in Premetro+ worden beschreven tegelijkertijd uit te voeren, zou dit complex zijn. Hoe dan ook moet dit burgervoorstel weerklank vinden bij de Brusselse regering.

Hoe hebben de gehoorde hoogleraren de broeikasgasuitstoot van de werf en de kosten van een vervoerswijze per passagier berekend? Voor dit laatste criterium blijkt over het algemeen dat de kosten op lange

Comment Beliris se prémunira-t-il, lors de la construction des futures stations à Schaarbeek, de retards semblables à ceux qui paralysent le chantier sous le Palais du Midi ? M. Bossut a parlé d'une combinaison inédite des techniques disponibles. On peut en déduire que cela présente un risque accru.

Serait-il envisageable de construire le tunnel du métro jusqu'à Bordet, sans toutefois aménager toutes les stations prévues ? Cela pourrait répartir la charge financière sur une plus longue période.

En conclusion, M. Verstraete a l'impression que les consortiums d'entrepreneurs se sont entendus et que la Région pourrait en être la dupe. Les offres reçues font apparaître des abus. Comment les empêcher ? Comment instiller à nouveau dans ce marché le jeu de la concurrence ?

Mme Cieltje Van Achter considère également que le projet de métro est l'une des grandes réalisations de notre temps en matière de transports à Bruxelles. De nombreuses capitales européennes continuent de construire des lignes de métro supplémentaires, même quand leur réseau est déjà développé. Il ne faut pas seulement tenir compte du nombre d'habitants, mais aussi de l'évolution des modes de déplacement.

La STIB a considéré la proposition « Prémétro + » était irréaliste, à tout le moins dans l'axe Nord-Midi. Que répondent les auteurs de cette proposition à cet argument ?

Où en sont les négociations avec les entrepreneurs à propos du chantier sous le Palais du Midi ? Pourquoi ce chantier durera encore si longtemps, même en passant au travers du bâtiment ?

Le ministre des Finances Sven Gatz a déclaré dernièrement que, si les négociations avec les soumissionnaires n'aboutissent à rien, il s'imposera de lancer un nouvel appel d'offres. Cette hypothèse apparaît réaliste ? Une nouvelle procédure pourrait-elle susciter d'autres offres, alors que l'appel d'offres a trouvé si peu d'écho ? Quel sort serait réservé aux deux soumissionnaires en ce cas ?

La Banque européenne d'investissement a-t-elle été approchée ? Son intervention permettrait sans doute aussi de faciliter la négociation avec les entrepreneurs.

M. David Weytsman loue la qualité de l'analyse réalisée par la plate-forme « Avanti ». Il est vrai que les correspondances forment une contrainte pour de nombreux Bruxellois. Cependant, s'il est techniquement possible de mener de front le chantier du métro et les adaptations exposées dans « Prémétro+ », cela s'avèrerait compliqué. Quoi qu'il en soit, cette proposition citoyenne doit trouver écho auprès du gouvernement bruxellois.

Comment les professeurs entendus ont-ils calculés les émissions de gaz à effet de serre du chantier ainsi que le coût d'un mode de transport par passager? Pour ce dernier critère, il apparaît généralement que le coût est le plus bas à long

termijn het laagst zijn voor de metro. De kritiek van mevrouw Pauthier inzake het verschil tussen Brussel en steden als Londen, Parijs of Madrid is ook begrijpelijk. Het zou interessant zijn om ook het metronet van steden als Rijsel, Bilbao of Praag te analyseren.

Wie de besprekingen herleest die voorafgingen aan de werken om de metro door te trekken tot Erasmus, merkt dat de argumenten tegen deze investering gelijkaardig waren aan wat we vandaag horen. Wat vinden de gehoorde deskundigen op dit moment van de lijn naar Erasmus? Wat vinden zij van andere plannen om de metro door te trekken tot aan de basiliek van Koekelberg of het Adeps-sportcentrum in Oudergem?

De heer Weytsman is een fervent voorstander van de metro, maar de werf moet wel strikt worden beheerd. Wie moet de verantwoordelijkheid nemen voor de slechte kennis van de ondergrond rond het Zuidpaleis? De heer Bossut heeft aangegeven dat voor het gedeelte Noordstation - Bordet in een risicoprovisie van 15% van het budget werd voorzien. Werd een dergelijke voorziening ook opgenomen voor het eerste gedeelte, vanaf het Albertplein?

Bevestigt de MIVB dat 'jet grouting'-techniek, d.w.z. het ondergronds injecteren van cement, nu onuitvoerbaar is onder het Zuidpaleis, hoewel dit was voorzien in het bestek? Als dit het geval is, wie is dan verantwoordelijk voor deze fout? Hoe zit het met de techniek van het bevriezen van de ondergrond? Waarom werden er geen bijkomende effectenstudies uitgevoerd? Zou de stedenbouwkundige vergunning in 2019 voortijdig zijn afgegeven? Wat zijn de kosten voor het stopzetten van deze werken? Wie zal verantwoordelijk zijn voor de afbraakwerken van dit gebouw? Wie zal het vervolgens heropbouwen en waarom is dit pas gepland voor 2035? Wat is het standpunt van Brussel Mobiliteit over het afbraakscenario? Hoe staat het met het geschil tussen de MIVB en de aannemers? Zullen de getroffen handelaars van de wijk Stalingrad een niet-indexering van hun huurovereenkomst bekomen?

Wat zal het verschil in capaciteit van metrolijn 3 zijn tussen de eerste bedrijfsfase, tot aan het Noordstation, en de tweede? Hoe staat het met de onderhandelingen tussen de Brusselse regering en de federale regering over bijkomende federale financiering? Hebben de voorbeelden die de heer Bossut geeft van weinig begrijpelijke elementen in de offertes betrekking op beide ontvangen offertes? Beliris zal de grondbevriezingstechniek toepassen; vindt het dat deze techniek ook voor het eerste gedeelte gebruikt had moeten worden? Zou het mogelijk zijn kleinere stations te bouwen om de uitgaven voor de werken te beperken?

Tot slot werden in het bestek voor het tweede gedeelte de risico's bij de aannemers gelegd, waardoor zij zich in hun offertes comfortabele marges hebben veroorloofd. Was een gelijkaardige toewijzing van de risico's aan de aannemers voor het eerste gedeelte wenselijk geweest? Wat zou de beste mate van risico-overdracht zijn?

terme pour le métro. Par ailleurs, on peut entendre la critique de Mme Pauthier au sujet de la différence entre Bruxelles et des métropoles telles que Londres, Paris ou Madrid. Il serait intéressant d'analyser aussi le réseau de métro de villes telles que Lille, Bilbao ou Prague.

Quand on relit les discussions qui avaient précédé les travaux de prolongement du métro jusqu'à Erasme, on s'aperçoit que les arguments avancés contre cet investissement étaient semblables à ceux qu'on entend aujourd'hui. Quel regard les experts entendus ont-ils à l'heure actuelle sur cette ligne vers Erasme ? De même, que pensent-ils d'autres projets d'extension du métro, vers la basilique de Koekelberg ou vers le centre sportif de l'ADEPS à Auderghem ?

M. Weytsman est un ardent défenseur du métro, mais il s'impose de conduire le chantier avec rigueur. Qui doit endosser la responsabilité de la mauvaise connaissance du sous-sol aux abords du Palais du Midi ? M. Bossut a indiqué qu'une provision pour risques a été ménagée, à hauteur de 15% du budget, pour le tronçon gare du Nord – Bordet. Une telle provision a-t-elle été prévue aussi pour le premier tronçon, depuis la place Albert ?

La STIB affirme-t-elle que la technique du « jet grouting », soit la projection souterraine de ciment, est désormais impraticable sous le Palais du Midi, alors qu'elle était prévue par le cahier de charges ? Si tel est le cas, qui doit endosser la responsabilité de cette erreur ? Qu'en est-il de la technique de la congélation du sous-sol? Pourquoi ne pas avoir réalisé des études d'incidences supplémentaires ? Le permis d'urbanisme aurait-il été délivré prématurément en 2019 ? Quel coût représente la mise à l'arrêt de ce chantier ? Qui sera chargé des opérations de démolition de ce bâtiment ? Qui procédera ensuite à sa reconstruction et pourquoi celle-ci est-elle prévue pour 2035 seulement ? Quel est le point de vue de Bruxelles Mobilité à l'égard du scénario d'une démolition ? Où en est-on dans le litige qui oppose la STIB aux entrepreneurs ? Les commerçants lésés du quartier Stalingrad obtiendront-ils une non-indexation de leurs baux ?

Quelle sera la différence de capacité du métro 3 entre la première phase d'exploitation, jusqu'à la gare du Nord, puis la seconde ? Où en sont les négociations entre le gouvernement bruxellois et le gouvernement fédéral à propos d'un financement fédéral complémentaire ? Les exemples donnés par M. Bossut relatifs à des éléments peu compréhensibles dans les offres concernent-ils les deux offres reçues ? Beliris aura recours à la technique de la congélation du sol ; estime-t-il qu'il aurait fallu privilégier cette technique pour le premier tronçon aussi ? Serait-il envisageable, pour réduire les dépenses du chantier, de construire des stations de taille plus modeste ?

Enfin, le cahier des charges consacré au second tronçon fait peser les risques sur les entrepreneurs, ce qui a conduit ces derniers à s'accorder de confortables marges dans leurs offres. Aurait-il été opportun de procéder à une attribution similaire des risques aux entrepreneurs pour le premier tronçon ? Quel serait le meilleur degré de transfert de risques ?

*
**

De heer Thyl Van Gyzegem geeft aan dat het cijfer van 33% van de gebruikers die beschouwd kunnen worden als PBM afkomstig is van het Good Moveplan. Dit begrip omvat bijvoorbeeld ook een ouder met een kinderwagen of een persoon met een boodschappenwagentje.

Het platform Avanti verwijt de MIVB onomkeerbare veranderingen door te voeren bij de aanleg van de toekomstige lijn 3. De stelplaats in Bordet had eerst gebouwd moeten worden, alvorens deze lijn te gaan gebruiken. De MIVB bevindt zich door haar eigen schuld in een netelige situatie, zonder stelplaats aan het einde van de lijn voor de eerste bedrijfsfase tussen het Albertplein en het Noordstation. Het voorstel Premetro+ echter voorziet niet in onomkeerbare infrastructuur en kan worden aangepast naargelang het station Toots Thielemans wordt gebouwd of niet.

Het is waar dat de metro lange tijd bedoeld was om het openbaar vervoer ondergronds te brengen, om de wegen vrij te maken voor de auto. Gelukkig is dit paradigma niet langer van kracht. Avanti is niet principieel tegen de metro. Zijn voorstel is het resultaat van langdurig denkwerk, ingegeven door de vele nadelen van het project van de MIVB.

Het voorstel Premetro+ is bedoeld om snel te kunnen worden uitgevoerd, zonder infrastructuurwerken. Daarom voorziet het niet in een eigen bedding voor lijn 55, hoewel dat natuurlijk heel zinvol zou zijn. Deze tramlijn verdient zeker een dergelijke verbetering.

Wanneer de MIVB statistieken verstrekt over de verzadiging van de huidige lijnen, geeft ze altijd gegevens over het aanbod, maar nooit over de vraag. Gezien de omvang van de werken zou de MIVB in staat moeten zijn om de verzadiging te bewijzen, waarvoor we slechts moeten afgaan op persoonlijke indrukken.

De heer Jean-Michel Bleus betwijfelt dat er niet méér trams door de noord-zuidtunnel kunnen rijden, zoals de MIVB beweert, terwijl er tot voor kort nog een extra tramlijn, nr. 51, reed. Tramlijn 7 zal weliswaar worden verlengd van Vanderkindere tot Albert, maar er zal nog steeds een overstap in dit station nodig zijn voor reizigers die willen doorreizen tot het Zuidstation.

De onregelmatigheden die het bovengrondse vervoer belemmeren, kunnen worden verholpen door een aantal eenvoudige en goedkope aanpassingen, zoals aan de Fraiteurbrug en de Koningsstraat. Op het argument dat het openbaar vervoer in Schaarbeek en Evere ontoereikend is, antwoordt de heer Bleus dat niet alleen naar het MIVB-net moet worden gekeken. De Lijn en de NMBS moeten ook aangemoedigd worden om hun lijnen in deze gemeenten te ontwikkelen.

De heer Luc Lebrun voegt eraan toe dat maar weinig steden ter grootte van Brussel over zo'n compleet metronet beschikken als het onze. We moeten niet overdrijven. Twee steden die vergelijkbaar zijn met de onze hebben een

*
**

M. Thyl Van Gyzegem indique que le chiffre de 33% des usagers pouvant être considérés comme des PMR est issu du plan « Good Move ». Cette notion inclut aussi un parent chargé d'une poussette ou une personne avec un caddy, par exemple.

La plate-forme « Avanti » reproche à la STIB de procéder à des changements irréversibles avec la construction de la future ligne 3. Il aurait fallu construire d'abord le dépôt à Bordet, avant de commencer à exploiter cette ligne. La STIB se retrouve dans une situation délicate par sa faute, sans dépôt en bout de ligne, pour la première phase d'exploitation entre la place Albert et la gare du Nord. Au contraire, la proposition « Préméto + » ne prévoit aucune infrastructure irréversible et peut être adaptée selon que la station « Toots Thielemans » soit construite ou non.

Il est vrai que le métro a longtemps eu vocation à enfouir les transports en commun sous terre, afin de libérer la voirie pour la voiture. Ce paradigme n'est heureusement plus en vigueur. « Avanti » n'a pas d'opposition de principe contre le métro. Sa proposition est le fruit d'une longue réflexion, mue par les nombreux inconvénients du projet de la STIB.

La proposition « Préméto + » est destinée à pouvoir être mise en œuvre rapidement, sans travaux d'infrastructure. C'est pourquoi elle ne prévoit pas de mise en site propre de la ligne n°55, mais cela aurait bien entendu tout son sens. Cette ligne de tram mérite amplement une telle amélioration.

Lorsque la STIB avance des statistiques relatives à la saturation des lignes actuelles, elle livre toujours des données relatives à l'offre, mais jamais relatives à la demande. Vu l'ampleur du chantier, la STIB devrait pouvoir prouver la saturation, à propos de laquelle on est réduit à recourir à des impressions personnelles.

M. Jean-Michel Bleus doute que l'on ne puisse pas injecter plus de trams dans le tunnel Nord – Midi, comme la STIB le prétend, alors qu'une ligne de tram supplémentaire, la n°51, y circulait jusqu'il y a peu. Quant au tram n°7, il sera certes prolongé de Vanderkindere à Albert, mais cela suppose toujours une correspondance à cette station pour le voyageur qui voudrait poursuivre jusqu'à la gare du Midi.

Les irrégularités affectant les transports de surface peuvent être atténuées grâce à certains aménagements simples et peu coûteux, tels qu'au pont Fraiteur ou à la rue Royale. Enfin, face à l'argument d'une desserte insuffisante des transports en commun à Schaarbeek et à Evere, M. Bleus rétorque qu'il ne faut pas seulement considérer le réseau de la STIB. Il s'agirait aussi de pousser « De Lijn » et la SNCB à renforcer leurs lignes dans ces communes.

M. Luc Lebrun ajoute que rares sont les villes de la taille de Bruxelles dotées d'un réseau de métro aussi complet que le nôtre. Il ne faudrait pas verser dans la démesure. Deux villes comparables à la nôtre disposent d'un métro léger

efficiënte lightrail, namelijk Keulen en Stuttgart. We mogen ook niet vergeten dat de noord-zuidtunnel ooit vijf tramlijnen telde, wat erop wijst dat de capaciteit van dit traject wellicht groter is dan de MIVB inschat.

De heer Michel Hubert beaamt dat het metrolijn 3-project wordt betwist en niet de metro als dusdanig. Voorts herinnert hij eraan dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie sinds 2018 aan de MIVB gegevens vraagt over de capaciteit van het net, om de verzadiging ervan te beoordelen. De MIVB zou hierover precieze gegevens moeten verstrekken, per tijdslot en per station, als input voor het publieke debat. Ten slotte zal het te vroeg zijn om metrolijn 3 in gebruik te nemen zodra de werken aan het eerste gedeelte zijn afgerond.

De heer Maxime Fontaine herinnert eraan dat de Europese Investeringsbank geen steun maar leningen toekent. Die leningen worden verstrekt tegen gunstige rentevoeten, maar ons gewest heeft al de best beschikbare rentevoeten. Het tekort van het gewest ligt tussen de 15% en 20% en het is onwaarschijnlijk dat dit zal verbeteren.

De heer Frédéric Dobruszkes stelt vast dat de MIVB systematisch antwoordt dat alle voorgestelde alternatieven voor de toekomstige metrolijn 3 onuitvoerbaar zijn en dat haar keuze de enige verdedigbare is. Als we echter de gegevens over de capaciteit van lijn 55, die zogenaamd aan het maximum zit, nader bekijken, zien we dat er nog ruimte is voor verbetering als er langere trams worden gebruikt. De MIVB rept daar met geen woord over.

De spreker deelt de kritiek op de verschillen in bevolkingsdichtheid tussen Brussel en grootsteden als Londen en Parijs. In het bijzonder is de Franse staatsstructuur, die de metro van Grand Paris financiert, verantwoordelijk voor een uitgebreid netwerk dat het stadscentrum verbindt met grote perifere voorzieningen. De toekomstige metrolijn 3 zal dergelijke voorzieningen niet bedienen. Bovendien is Frankrijk een sterke natiestaat die investeert in zijn hoofdstad, in tegenstelling tot België, een zwakke natiestaat die heel weinig investeert in zijn hoofdstad. Het Beliris-fonds wordt natuurlijk gewaardeerd, maar het vertegenwoordigt slechts 200 miljoen euro per jaar, vergeleken met een gewestelijk budget van ongeveer 8 miljard euro.

Bevolkingsprognoses zijn van nature onzeker. Toch werden de prognoses van het BISA uit 2010 voor de komende tien jaar nadien bevestigd. De heer Dobruszkes blijft dus bij zijn bedenkingen over een bevolkingsgroei in Brussel. Het is overigens niet onwaarschijnlijk dat de Brusselse bevolking zal krimpen, door een daling van het geboortecijfer en een uittocht naar de Rand.

De kosten per passagier per kilometer zijn weliswaar het laagst voor de metro, maar dat is exclusief de investeringskosten. Ook moeten de metrostellen van metrolijn 3 gevuld raken met passagiers, wat niet gegarandeerd kan worden gezien de huidige ramingen van het aantal reizigers, ook al ontbreekt het ons aan gegevens van de MIVB hierover.

performant, Cologne et Stuttgart. Il faut rappeler par ailleurs que le tunnel Nord – Midi comptait jadis cinq lignes de tram, ce qui indique que la capacité de ce tronçon est sans doute plus grande que ne l'estime la STIB.

M. Michel Hubert affirme lui aussi que c'est le projet de métro n°3 qui est contesté, pas le métro en tant que tel. D'autre part, il rappelle que la Commission régionale de mobilité réclame depuis 2018 à la STIB des données relatives à la capacité du réseau, pour juger de sa saturation. Il faudrait que la STIB fournisse des éléments précis à cet égard, par tranche horaire et par station, pour alimenter le débat public. Enfin, il sera trop tôt pour exploiter le métro 3 après la fin des travaux sur la première section.

M. Maxime Fontaine rappelle quant à lui que la Banque européenne d'investissement n'accorde pas des aides, mais des prêts. Ces prêts sont alloués à des taux d'intérêt favorables, mais notre Région dispose déjà des meilleurs taux disponibles. Le déficit de la Région est de l'ordre de 15% à 20% et cela ne devrait pas s'améliorer.

M. Frédéric Dobruszkes constate que la STIB rétorque systématiquement, face aux propositions alternatives au futur métro n°3, que celles-ci sont impossibles à exécuter et que l'option qu'elle retient est la seule défendable. Or, si l'on examine de plus près les données relatives à la capacité de la ligne n°55, prétendument à son niveau maximum, on s'aperçoit qu'il subsiste une marge de progression si l'on utilise des trams plus longs. La STIB n'en souffle mot.

L'intervenant partage les critiques portant sur les différences de densité entre Bruxelles et des métropoles telles que Londres et Paris. En particulier, la structure de l'Etat français finançant le métro du Grand Paris est en charge d'un vaste réseau, reliant le centre de la ville à de grands équipements périphériques. Le futur métro n°3 ne desservira pas de tels équipements. En outre, l'Etat français est un Etat-nation fort qui investit dans sa capitale, au contraire de l'Etat belge, Etat-nation faible qui n'investit que peu dans sa capitale. Le fonds Beliris est bien sûr apprécié, mais il ne représente que 200 millions d'euros par an, par rapport à un budget régional de l'ordre de 8 milliards d'euros.

Les projections démographiques sont par nature incertaines. Ceci étant dit, les projections de l'IBSA de 2010 pour les dix années à venir ont été avérées par la suite. M. Dobruszkes maintient donc ses réserves au sujet d'un essor démographique bruxellois. Il n'est d'ailleurs pas improbable que la population bruxelloise puisse se tasser, par une réduction du taux de natalité et un exode vers la périphérie.

Quant au coût par passager par kilomètre, il est certes le plus faible pour le métro, mais sans inclure la charge d'investissement. Il faudra aussi s'assurer que le métro n°3 voie ses rames remplies de voyageurs, ce que rien ne permet d'affirmer, au vu des estimations de fréquentation actuelle, même si l'on manque de données à ce propos de la part de la STIB.

De heer Renaud de Saint Moulin, vicevoorzitter van de MIVB, wijst er in de eerste plaats op dat de conclusies van de studie die geleid heeft tot de beslissing om deze metrolijn aan te leggen, tweemaal onafhankelijk werden bevestigd, ten eerste bij de wijziging van het GBP en ten tweede in de effectenstudie.

Voorts kan worden aangenomen dat veel aannemers voor het tweede gedeelte tussen het Noordstation en Bordet geologische risico's vreesden die vergelijkbaar waren met de risico's onder het Zuidpaleis. Die risico's, waarvoor het gewest de verantwoordelijkheid uitdrukkelijk bij de aannemer wilde leggen, hebben ongetwijfeld ook de offertes van de inschrijvers beïnvloed, om hun onderhandelingspositie te versterken.

De lange duur van de werkzaamheden onder het Zuidpaleis wordt in de eerste plaats verklaard door de reglementaire beperkingen die voorafgaan aan de goedkeuring voor de afbraak van het gebouw, maar ook door de voorzorgsmaatregelen die moeten worden genomen voor deze delicate ingreep in het hart van de stad. Het graven van de 120 meter lange tunnel onder het gebouw, volgens technieken die op de rest van het traject werden beproefd, zou daarentegen weinig tijd in beslag moeten nemen.

Het is moeilijk in te schatten wanneer de metro tot Bordet zal kunnen rijden. Alvorens de problemen onder het Zuidpaleis opdoken, was die datum vastgesteld op 2032.

Zoals de heer Van Hove al aangaf, is het niet zo eenvoudig om tramlijn 55 te blijven gebruiken zodra metrolijn 3 in gebruik wordt genomen. Het richtplan voor de trams voorziet namelijk dat de voertuigen die nu voor lijn 55 worden gebruikt, op andere lijnen worden ingezet. Voor de nieuwe lijnen in het richtplan moeten bovendien extra stelplaatsen worden gebouwd.

De toekomstige metrolijn 3 moet een voorbeeld zijn op het vlak van toegankelijkheid. De MIVB besteedt hier veel aandacht aan.

Sommigen hebben gezegd dat de stedenbouwkundige vergunning van 2019 voortijdig werd afgegeven, terwijl sommige deskundigen hun bezorgdheid al hadden geuit over de aard van de ondergrond. Zolang de werken nog niet begonnen waren, was het echter moeilijk om een duidelijk beeld te krijgen van deze factor. De MIVB kon niet nog meer boringen uitvoeren alvorens zij de kelders van het Zuidpaleis in haar bezit had. De aansprakelijkheid van het consortium van aannemers staat centraal in het geschil tussen het consortium en de MIVB. Er lopen onderhandelingen hieromtrent, maar die zijn onderworpen aan een vertrouwelijkheidsclausule. De MIVB stelt alles in het werk om de onredelijke eisen van de aannemers te weerleggen.

Slechts twee consortia hebben een offerte ingediend voor de aanleg van het gedeelte Noord - Bordet na de Europese offerteoproep die Beliris had uitgeschreven, waaronder de aannemer die verantwoordelijk is voor het gedeelte Albert - Noord. De onmiskenbare complexiteit van het project heeft ongetwijfeld een aantal kandidaten afgeschrikt, maar het is nog te vroeg om alle redenen voor dit lage aantal inschrijvers

M. Renaud de Saint Moulin, vice-président de la STIB, précise tout d'abord que les conclusions de l'étude ayant motivé la décision de construire cette ligne de métro ont été confirmées à deux reprises, de manière indépendante, d'une part lors de la modification du PRAS et d'autre part par l'étude d'incidences.

Par ailleurs, on peut supposer que de nombreux entrepreneurs ont craint, pour le second tronçon entre la gare du Nord et Bordet, des risques géologiques semblables à ceux qui sont apparus sous le Palais du Midi. Ces risques, que la Région a expressément voulu mettre à la charge du constructeur, ont sans doute aussi influencé l'offre des soumissionnaires, afin de renforcer leur position de négociation.

La longue durée des travaux sous le Palais du Midi s'explique d'abord par les contraintes réglementaires préalables à l'autorisation du démontage du bâtiment, mais aussi par les précautions qu'il s'agira de prendre pour cette opération délicate, en plein cœur de la ville. Creuser ensuite le tunnel de 120 mètres sous le bâtiment, selon des techniques éprouvées sur le reste du tronçon, devrait en revanche prendre peu de temps.

Il est difficile d'estimer la date à laquelle le métro pourra rouler jusqu'à Bordet. Avant que les difficultés n'apparaissent sous le Palais du Midi, cette échéance était fixée en 2032.

Comme M. Van Hove l'a indiqué, continuer à exploiter la ligne de tram n°55 après la mise en service du métro n°3 ne serait pas si simple. Le plan directeur des trams prévoit en effet d'utiliser pour d'autres lignes les véhicules affectés aujourd'hui à la ligne 55. Les nouvelles lignes prévues par ce plan directeur exigeront en outre de construire des dépôts supplémentaires.

La future ligne de métro n°3 devrait être exemplaire en termes d'accessibilité. La STIB est très attentive à cet enjeu.

D'aucuns avancent que le permis d'urbanisme de 2019 aurait été délivré prématurément, alors que certains experts avaient déjà exprimé des craintes liées à la nature du sous-sol. Toutefois, tant que les travaux n'avaient pas débuté, il était difficile de se faire une idée exacte de cet élément. La STIB ne pouvait multiplier les sondages avant d'avoir pris possession des caves du Palais. La responsabilité du consortium d'entrepreneurs est au centre du différend qui l'oppose à la STIB. De négociations sont en cours à ce propos, mais elles sont entourées d'une clause de confidentialité. La STIB ne ménage pas son énergie pour contrecarrer les exigences déraisonnables des entrepreneurs.

Seuls deux consortiums ont remis une offre pour la réalisation du tronçon Nord - Bordet à la suite de l'appel d'offres européen lancé par Beliris, dont l'entrepreneur chargé du tronçon Albert - Nord. La complexité évidente du projet a sans doute repoussé certains candidats, mais il est encore trop tôt pour déceler toutes les causes de ce faible nombre de soumissionnaires.

te achterhalen.

Mevrouw De Smedt raadde een grotere betrokkenheid van de overheid aan, naar het voorbeeld van Grand Paris, dat zijn eigen tunnelboormachines heeft aangeschaft. Die mogelijkheid bestaat zeker, maar dat zou een groter risico voor de overheid met zich meebrengen. Bovendien is het Parijse bedrijf in kwestie verantwoordelijk voor veel grotere projecten dan de aanleg van één metrolijn.

Het platform Avanti bekritiseert de bestaande aansluitingen in het station Albert en in het Noordstation, maar die zijn noodzakelijk. Lange trams die zich tussen het bovengrondse verkeer moeten begeven, moeten een minimale veiligheidsafstand van elkaar aanhouden, wat een bijkomend fenomeen van correlatie tot gevolg heeft. De theoretische analyse van Avanti houdt onvoldoende rekening met die beperking. Om die reden kunnen er in de tunnel tussen die twee stations niet nog meer trams worden ingezet. De stiptheid van de trams kan alleen worden geregeld tussen die twee punten, en er moet worden gezorgd voor een zo goed mogelijke kwaliteit van de verbindingen met de bovengrondse lijnen, die onderhevig zijn aan verstoringen. Het verlengen van lijn 55 in de noord-zuidtunnel zou in strijd zijn met die regel.

Het aantal reizigers op het net is in 2022 opnieuw gestegen tot 90% van wat het was in 2019. Wat meer specifiek lijn 55 betreft, is de verzadiging grotendeels te wijten aan het aantal scholieren, dat uiteraard niet onderhevig is aan de veranderingen in verband met de opmars van het telewerk. Hetzelfde geldt voor arbeiders, die meer aanwezig zijn op deze lijn dan gemiddeld op de andere lijnen.

Het lot van tramlijn 55 na de ingebruikname van metrolijn 3 is nog niet beklonken. De rails van de lijn zullen in ieder geval behouden blijven. Het is aan de regering om het richtplan voor de trams te verduidelijken, met name wat dit aspect betreft.

Het studie bureau dat de effectenstudie heeft uitgevoerd, heeft een simulatie gemaakt waarbij lijn 55 een volledig eigen bedding kreeg. Het resultaat was een gemiddelde reissnelheid van 13,8 km/u tijdens de spitsuren, in de plaats van 13 km/u. Die geringe winst wordt verklaard door het tracé van de lijn, dat wordt gekenmerkt door hellingen, bochten en smalle straten. Verkeersopstoppingen vertragen dus niet zozeer de gemiddelde snelheid, maar leiden tot onregelmatigheden, wat de reizigers ernstig benadeelt en leidt tot een overvolle tram gevolgd door bijna lege trams. De MIVB moet de stiptheid op deze lijn dus absoluut verbeteren.

Het gebruik van trams van het type 4000 op lijn 55 zou de capaciteit weliswaar met 30% verhogen, maar er moet rekening worden gehouden met de bochten in het traject, met name op het Verboekhovenplein. De voertuigen van het type 3000, die momenteel in gebruik zijn, zitten al aan de limiet van deze inzetbeperkingen.

Sommigen hebben vervolgens gesproken over de moeilijkheden die gepaard gaan met de wissel in het station Lemonnier. Die komen voort uit de noodzaak om een tram voorrang te geven op een andere, die tot stilstand moet

Mme De Smedt recommandait une plus grande implication des pouvoirs publics, sur le modèle du Grand Paris, qui a acquis ses propres tunneliers. Cette possibilité existe certes, mais elle impliquerait une plus grande prise de risque par les pouvoirs publics. De plus, la société parisienne évoquée est chargée de chantiers bien plus vastes que la construction d'une seule ligne de métro.

La plate-forme « Avanti » critique les correspondances existantes à la station Albert et à la gare du Nord, mais celles-ci s'avèrent nécessaires. Des trams longs devant s'insérer dans la circulation en surface sont astreints à une distance minimale de sécurité entre eux, ce qui engendre un phénomène parasite de corrélation. L'analyse théorique d'« Avanti » ne tient pas assez compte de cette contrainte. On ne peut, pour cette raison, insérer plus de trams dans le tunnel entre ces deux stations. La régularité des trams ne peut être maîtrisée qu'entre ces deux points et il faut veiller à la meilleure qualité des correspondances avec les lignes de surface, dont il faut subir les interférences. Prolonger la ligne n°55 dans le tunnel Nord – Midi irait à l'encontre de cette règle.

Les statistiques de fréquentation du réseau de 2022 ont remonté à 90% de ce qu'elles étaient en 2019. Quant à la ligne n°55 plus spécifiquement, sa saturation est due pour une bonne part à un public scolaire, qui, cela va de soi, ne subit pas les variations liées à l'essor du télétravail. Il en va de même des ouvriers, qui sont plus présents sur cette ligne que sur la moyenne des autres.

Le sort de la ligne n°55 après la mise en service du métro n°3 n'est pas encore déterminé. Les rails de la ligne seront en tout cas conservés. Il reviendra au gouvernement de préciser le plan directeur des trams, notamment sur cet aspect.

Une mise en site propre intégral de la ligne n°55 a été simulée par le bureau d'étude ayant effectué l'étude d'incidences. Il en résultait une vitesse moyenne de la ligne à 13,8 km/h en heure de pointe, au lieu de 13 km/h. Ce faible gain s'explique par le tracé de la ligne, caractérisé par des pentes, des courbes et des rues étroites. La congestion de la voirie ne ralentit donc pas tant la vitesse moyenne, mais elle induit une irrégularité, ce qui pénalise gravement les voyageurs et qui conduit à avoir un tram bondé suivis de trams presque vides. La STIB doit donc absolument améliorer la régularité de cette ligne.

Recourir à trams de type 4000 sur la ligne n°55 permettrait certes de gagner 30% de capacité supplémentaire, mais il faut composer avec les sinuosités du tracé, notamment à la place Verboekhoven. Les véhicules de type 3000, actuellement en usage, sont déjà aux limites de ces contraintes d'insertion.

Certains ont ensuite parlé des difficultés inhérentes à l'aiguillage de la station Lemonnier. Elles sont issues de la nécessité d'accorder la priorité à un tram au détriment d'un autre, qui doit être mis à l'arrêt. En outre, il faut s'assurer que

worden gebracht. Bovendien moet ervoor worden gezorgd dat een andere tram die van het andere sporenstel komt, niet wordt geblokkeerd. De bestuurders moeten hier op het zicht rijden, omdat het automatische veiligheidssysteem dat overal elders in de tunnel van toepassing is, op deze plaats nog grotere afstanden tussen de trams zou vereisen, waardoor de frequentie zou dalen. Dit probleem zal zich niet meer voordoen in het toekomstige station Toots Thielemans.

Moeten we vrezen voor vergelijkbare problemen als bij het Zuidpaleis bij de bouw van de toekomstige stations tussen het Noordstation en Bordet? In het bestek worden de risico's in elk geval uitdrukkelijk bij de aannemer gelegd, wat, zoals reeds gezegd, een van de redenen is voor het hoge bedrag van de offertes.

De MIVB legt altijd provisie aan voor risico's, maar zonder het bedrag bekend te maken, om misbruik door de aannemers te voorkomen. Het spreekt voor zich dat de bedragen voor het risico in verband met de ondergrond van het Zuidpaleis zeer hoog zijn. De door de heer Weytsman genoemde techniek van 'jet grouting' is zeker technisch uitvoerbaar, maar zou veel meer tijd in beslag nemen dan de afbraak van het gebouw. Over de afbraakwerken wordt nog gesproken met de betrokken partijen. De bevroeringstechniek is niet geschikt voor het Zuidpaleis, vanwege de funderingen van het gebouw in de grond. Bij het ontdooien zouden de buitenste delen van het gebouw in elkaar kunnen zakken, omdat de grond daar sneller zou ontdooien dan in het midden. Dit zou het gebouw beschadigen.

Voor het tweede gedeelte, richting Bordet, zal de bevroeringstechniek niet gepaard gaan met dit risico, aangezien de werken veel dieper zullen plaatsvinden.

De toekomstige lijn tussen Albert en het Noordstation zal een capaciteit hebben van 13.200 reizigers per uur, vergeleken met de huidige 6.000 op dit traject. Het achterliggende Noordstation zal de capaciteit echter beperken totdat de stelplaats van Bordet in gebruik wordt genomen. Het is de bedoeling om de capaciteit van de lijn geleidelijkaan te verhogen om gelijke tred te houden met de vraag, door in de nodige infrastructuur te voorzien.

De heer Cédric Bossut voegt eraan toe dat Beliris in eerste instantie het verschil analyseert tussen de raming die het had gemaakt van de kosten van de opdracht en het bedrag van de ontvangen offertes. In tweede instantie zou de gewestregering kunnen vragen om de mogelijke opties te analyseren. Daarbij zou bijvoorbeeld kunnen worden gedacht aan het verkleinen van de stations of het schrappen van sommige stations. In dit stadium zijn er nog geen alternatieven onderzocht.

l'on ne bloque pas un autre tram en provenance de l'autre faisceau de voies. Les conducteurs doivent y rouler à vue, car le système automatique de sécurité applicable partout ailleurs dans le tunnel exigerait à cet endroit des distances plus grandes encore entre les trams, ce qui réduirait les fréquences. Ce problème ne sera plus rencontré dans la future station Toots Thielemans.

Doit-on craindre des difficultés semblables à celles du Palais du Midi lors de la construction des futures stations entre la gare du Nord et Bordet ? Le cahier des charges place en tout cas les risques expressément à la charge de l'entrepreneur, ce qui est, comme on l'a dit, l'une des causes du montant élevé des offres.

La STIB se ménage toujours des provisions pour risques, mais sans en divulguer le montant, afin d'éviter des abus de la part des entrepreneurs. Il est évident que les montants correspondant au risque lié au sous-sol du Palais du Midi sont d'une grande ampleur. La technique du « jet grouting », évoquée par M. Weytsman, y est certes techniquement faisable, mais elle prendrait bien plus de temps que celle du démontage du bâtiment. Les opérations de démontage font encore l'objet de discussions avec les parties prenantes. Quant à la technique de la congélation, elle n'est pas adaptée au Palais du Midi, compte tenu des fondations du bâtiment dans le sol. Lors de la décongélation, les parties extérieures risqueraient de s'affaisser, car le sol y décongèlerait plus vite qu'au niveau du centre. Le bâtiment en serait endommagé.

Pour le second tronçon, vers Bordet, la technique de la congélation ne présentera pas ce risque, car les travaux seront bien plus profonds.

La capacité de la future ligne entre Albert et la gare du Nord aura une capacité de 13.200 personnes par heure, au lieu de 6.000 aujourd'hui sur ce tronçon. L'arrière-gare Nord constituera cependant un facteur de limitation de la capacité, jusqu'au jour où le dépôt de Bordet sera mis en service. Il s'agira d'augmenter progressivement la capacité de la ligne, pour suivre la demande, en se dotant de l'infrastructure nécessaire.

M. Cédric Bossut ajoute que Beliris analyse dans un premier temps l'écart entre l'estimation qu'il avait faite du coût du marché et le montant des offres réceptionnées. Dans un second temps, le gouvernement régional pourrait demander d'analyser aussi les options envisageables. Il pourrait par exemple être question de réduire la taille des stations ou d'en supprimer certaines. A ce stade, aucune alternative n'a encore été étudiée.

III. Afsluiting van de werkzaamheden

De commissie beslist de gedachtewisseling af te sluiten en een verslag te publiceren.

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

De rapporteurs,

De voorzitter,

Joëlle MAISON
David WEYTSMAN

Anne-Charlotte d'URSEL

III. Clôture des travaux

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

- Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

Les rapporteurs,

La présidente,

Joëlle MAISON
David WEYTSMAN

Anne-Charlotte d'URSEL