

COMMISSION DE LA MOBILITE,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 19 OCTOBRE 2021

DINSDAG 19 OKTOBER 2021

Après-midi

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 15 h 07 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 15.07 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

Le **président**: Chers collègues, bienvenue à toutes et tous. Les problèmes techniques étant résolus, nous allons pouvoir entamer nos travaux de cet après-midi. Notre commission a la chance d'avoir Beliris dans ses attributions et nous avons la chance d'avoir la ministre en charge de Beliris parmi nous pour un échange de vues sur l'accord de coopération et les projets de cette institution honorable.

En début de législature, nous avons d'ailleurs eu des débats intéressants et de qualité sur la note d'orientation, la note de politique générale. Aujourd'hui, c'est à la fois à la demande de certains collègues et de la ministre qu'elle vient nous présenter ici l'accord de coopération et les projets. Madame la ministre, je vous cède dès lors la parole. Les services réaliseront un procès-verbal. Il n'y a donc pas de rapporteur.

J'espère que nous pouvons récupérer nos deux collègues qui étaient en vidéoconférence. Tout doucement, nous commençons à avoir quelques collègues présents. En tout début de réunion, je disais justement à la ministre en boutade qu'il y avait beaucoup d'appelés mais peu d'élus, selon la formule de Guy Bedos.

Nous allons permettre à nos collègues de réintégrer la réunion en vidéoconférence avant de démarrer. Anja Vanrobaeys et Tim Vandenput sont présents. Madame la ministre, je vous en prie. Vous avez la parole.

01 Échange de vues sur l'avenant n° 14 à l'accord de coopération Beliris et questions jointes de
- Guillaume Defossé à Karine Lalieux (Pensions et Intégration sociale) sur "Les projets Beliris dans le cadre du plan de relance" (55013579C)

- Vincent Scourneau à Karine Lalieux (Pensions et Intégration sociale) sur "L'étude de Beliris concernant l'extension de la ligne de métro 3 vers le sud de Bruxelles" (55019278C)

01 Gedachtewisseling inzake de bijakte nr. 14 bij het samenwerkingsakkoord Beliris en toegevoegde vragen van

- Guillaume Defossé aan Karine Lalieux (Pensioenen en Maatschappelijke Integratie) over "De aanwending van financiële middelen uit het herstelplan voor Belirisprojecten" (55013579C)

- Vincent Scourneau aan Karine Lalieux (Pensioenen en Maatschappelijke Integratie) over "De studie van Beliris over het doortrekken van metrolijn 3 naar het zuiden van Brussel" (55019278C)

01.01 **Karine Lalieux**, ministre: Monsieur le président, je suis ravie d'être enfin parmi vous afin de vous présenter le quatorzième avenant à l'accord de coopération du 15 septembre 1993 entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Depuis 1993, ce soutien du gouvernement fédéral à la Région de Bruxelles-Capitale s'est fait grandissant, notamment sous cette législature. En effet, comme vous le savez, nous avons obtenu l'indexation de ce fonds, qui n'avait plus été indexé depuis 2013. En plus de l'indexation du fonds, nous avons également, dans le cadre du plan de relance, obtenu des moyens complémentaires à hauteur de 50 millions d'euros pour divers projets.

Op 8 mei 2021 hebben de acht ministers van het samenwerkingscomité het investeringsprogramma van het

federale fonds voor de jaren 2020, 2021 en 2022 goedgekeurd. Bijakte 14 is een gedeelde ambitie van de federale regering en de gewestregering, die in goede samenwerking tot stand is gekomen en Brussel opnieuw centraal plaatst, wat de voorbije jaren niet het geval was.

Le tableau du programme arrêté par l'avenant 14 a été mis à votre disposition. Il comprend les montants au 1^{er} janvier 2020 non encore engagés et reportés ainsi que les montants estimés de l'alimentation en 2020, 2021 et 2022. Cet avenant porte donc sur une masse budgétaire de 845 millions d'euros.

Ce programme permet évidemment de financer de nouvelles initiatives, que je vais vous présenter, qui pourront favoriser et promouvoir le rôle international de Bruxelles ainsi que sa fonction de capitale.

Voor de duidelijkheid zijn de projecten in bijakte 14 opgedeeld in vijf hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de mobiliteitsprojecten voorgesteld. Het eerste is de hernieuwde steun voor het project van een nieuwe metrolijn tussen het Noordstation en Bordet in Evere, met inbegrip van de bouw van een depot in Haren, dat alleen al 20 % van het totale budget vertegenwoordigt. Ten tweede is er ook in een aanzienlijke financiering voorzien voor de aanleg van voet- en fietspaden langs de spoorlijnen, voor de aanleg van het fietspad op de Lambermontlaan en voor de herinrichting van de Guldenvlieslaan tussen het Louizaplein en de Naamsepoort.

Gelet op de projecten in dit hoofdstuk en de projecten met een mobiliteitsluik in de andere hoofdstukken bevat dit programma een groter aandeel aan mobiliteitsprojecten dan de vorige programma's. 39 % van het totale budget van Beliris en 55 % van de nieuwe middelen zijn immers bestemd voor mobiliteitsprojecten, zoals bepaald in het regeerakkoord.

Je profite de la présentation de ce chapitre pour répondre à la question orale de M. Scourneau concernant l'étude de l'extension de la ligne du métro 3 vers le sud de Bruxelles.

Il me semble tout d'abord nécessaire de recontextualiser la mission de Beliris dans le cadre de l'extension du métro à Bruxelles. S'il est exact, comme vous avez pu le lire sur le site metro3.be, que Beliris assume, en étroite collaboration avec la STIB, la maîtrise d'ouvrage déléguée des études et des travaux de l'extension de la ligne 3 vers le nord de Bruxelles, il me paraît galvaudé de parler d'extension du métro vers le sud. En effet, conformément à la demande de la STIB et de la Région de Bruxelles-Capitale, l'étude envisagée par Beliris a pour objet d'examiner quelles sont les possibilités existantes pour améliorer la desserte des transports en commun de haute performance vers le sud de Bruxelles.

Si le métro est l'une des alternatives envisageables, ce n'est pas la seule. D'autres options, comme l'optimisation des infrastructures ferroviaires existantes, mais aussi du tram, seul ou en combinaison avec d'autres aménagements, devront être examinées. En ce qui concerne l'état d'avancement de cette étude, les offres des bureaux ayant soumissionné sont en cours d'analyse et l'attribution de ce marché devrait intervenir avant la fin de cette année pour pouvoir démarrer l'étude proprement dite début 2022.

Le deuxième chapitre présente les projets de revitalisation et de développement urbain, comme le soutien à l'achat de terrains ou de bâtiments jugés essentiels au développement de la Région bruxelloise.

Il y a également un soutien à certains contrats de rénovation urbaine et au développement, par la Région de Bruxelles-Capitale, de ces zones prioritaires. Vous les connaissez: la zone Josaphat, la zone Reyers et la zone Biestebroeck. Il contient encore des projets qui s'inscrivent dans la continuité des engagements pris dans les avenants précédents pour la finalisation des contrats de quartier en cours.

Il faut également souligner que Beliris ne soutient plus les projets de contrats de quartier actuels et ce depuis 2015.

Ce chapitre contient finalement un soutien important à la rénovation de logements sociaux pour un montant de plus de 68 millions d'euros.

In het derde hoofdstuk zijn de projecten op het gebied van cultuur, sport en erfgoed samengebracht. We vinden er een hernieuwde steun aan Bozar en de Koninklijke Muntschouwburg, naast extra middelen voor de voortzetting van de restauratie van het Koninklijk Conservatorium van Brussel. Dankzij die middelen kon het project worden gedeblokkeerd, zodat de stedenbouwkundige vergunning in de loop van 2022 kan worden ingediend.

De nouveaux projets font leur apparition avec la restauration du jardin d'hiver des Serres royales de Laeken, la rénovation de l'Atomium, un soutien au projet pôle productif de type culturel, artistique et créatif de Molenbeek ou encore l'acquisition de l'hôtel van Eetvelde, joyau de l'art nouveau, qui pourra alors être ouvert au public et qui sera une nouvelle attraction touristique pour Bruxelles.

Er zijn ook nieuwe middelen voorzien voor nieuwe sportinfrastructuurprojecten in Koekelberg, Evere en Ukkel, in het laatste geval met een nieuw nationaal hockeystadion.

Nous y retrouverons également les moyens nécessaires à la finalisation du chantier des rénovations de la piscine Neptunium de Schaerbeek et de la piscine classée d'Ixelles.

Le quatrième chapitre est consacré aux projets d'espaces publics et d'espaces verts soutenus par le Fonds. Ce chapitre comprend des projets comme ceux de la place Royale, du parc du Cinquantenaire, du parc de Forest, du parc du quai Béco ou encore des parcs Duden et Jupiter déjà présents dans les avenants antérieurs, mais avec des moyens complémentaires en vue de leur poursuite.

Tot de nieuwe projecten behoren de bouw van een ecoduct over de Terhulpensesteenweg, naar het voorbeeld van het ecoduct dat Vlaanderen heeft aangelegd over de Brusselse Ring in Groenendaal. Er is ook een aanzienlijke steun voor de oprichting van een recreatiecentrum in Neerpede en een project om de kades langs het kanaal te verlagen.

Het vijfde en laatste hoofdstuk heeft betrekking op de investeringen van het fonds in economische en opleidingsinfrastructuur, zoals het Kenniscentrum voor de bouw, Technicity.brussels en het Learning and Innovation Center dat door de VUB en de ULB wordt gedeeld. Ik ben er bijzonder trots op dat Beliris deze projecten financiert. Dankzij deze projecten zullen Brusselaars een opleiding kunnen volgen voor knelpuntenberoepen in de bouwsector of in STEM-richtingen.

En plus de ce programme, des moyens complémentaires ont été obtenus dans le cadre du plan de relance européen. Outil d'investissement important dans le secteur de la construction et les secteurs connexes, grand pourvoyeur d'emplois, Beliris est plus à même d'être utilisé pour la relance. Les 50 millions d'euros obtenus serviront à financer le chantier de réaménagement du rond-point Robert Schuman et d'une partie de la rue de la Loi, le chantier de réalisation d'une voie cyclopiétonne le long de la ligne de chemin de fer n° 28 entre Schaerbeek et Anderlecht, ainsi qu'une partie des travaux de restauration de la Bourse.

J'en profite pour répondre à une question orale de M. Defossé quant à cette demande de moyens complémentaires et au choix des projets. Tout d'abord, il s'agit bien de moyens qui s'ajoutent – je l'ai déjà dit – à la dotation du Fonds Beliris. Les projets que j'ai sélectionnés – parmi plusieurs autres – et qui ont été soumis au gouvernement ont bien évidemment été choisis par le gouvernement dans son ensemble et ensuite portés au niveau européen. Ils ont pu être intégrés car ils étaient déjà assez avancés, dans le cadre des plans de permis d'urbanisme ou autres, et on sait combien les projets que nous avons présentés au niveau du plan de relance doivent être réalisés dans un délai extrêmement court pour des projets d'aménagement d'espaces publics.

Les projets de financement sélectionnés sont, tout d'abord, des projets de mobilité. C'est notamment le cas du chantier rond-point Schuman. Il en va de même de la piste cyclopiétonne le long de la ligne 28 entre Schaerbeek et Anderlecht. Le projet "Bourse" a été choisi pour développer une nouvelle attraction touristique à Bruxelles. On sait combien ce type de projet fonctionne dans les villes réputées pour leurs bières telles qu'Amsterdam.

Je ne peux vous dire vers quoi les 50 millions iront; ils ont été dispatchés dans d'autres projets dans le cadre de l'avenant 14. Il n'existe pas de liste de projets précis.

Concernant les projets qui n'ont finalement pas été retenus, l'argent a été maintenu dans le cadre de l'avenant 14. Les projets non inscrits comprennent notamment la place Royale, parce que tout est fait, que le permis arrive et en est à l'enquête publique, et le réaménagement de l'abbaye de Forest en pôle culturel. Les moyens, tant pour la place Royale (six millions) que pour l'abbaye de Forest (seize millions) ont été inscrits dans le cadre de l'avenant 14. Ces 50 millions d'euros permettent de libérer plus de moyens.

Sommigen onder u zullen mij er zeker op wijzen dat die bijakte meer dan tachtig projectlijnen omvat,

waarvan sommige met kleine budgetten, en ze zullen mij zeggen dat de middelen te veel versnipperd zijn. De kleinheid van de budgetten betekent echter niet automatisch dat het om kleine projecten gaat. Vaak zijn die middelen nodig om projecten te voltooien of af te sluiten, of om projecten op gang te brengen door studies die niet noodzakelijk veel geld kosten, maar die tot grotere investeringen zullen leiden.

De plus, il y a un effet de petits projets à mettre en perspective avec les projets ou les plans dont ils font partie. Par exemple, le projet d'abaissement des quais le long du canal pour un budget de 275 000 euros est un petit projet qui pourrait être assimilé à un saupoudrage au niveau des moyens, mais il doit être vu comme complémentaire à un plus grand aménagement géré également par Beliris, à savoir l'aménagement du quai Béco à concurrence de 11 millions d'euros et la construction du pont Suzan Daniel à concurrence de 9,5 millions d'euros. Ce n'est en effet, qu'un ajout à des projets de grande envergure

Au-delà des cinq chapitres décrits ci-avant, il faut lire cet avenant de manière transversale afin de comprendre la cohérence des investissements consentis. Les derniers projets évoqués – quai Béco, pont Suzan Daniel, l'abaissement des quais ou encore le subside au réaménagement de la rue Picard – montrent le soutien de Beliris au développement d'une zone le long du canal qui en a vraiment besoin afin de favoriser et pérenniser l'installation d'entreprises, d'administrations et de logements. C'est donc un soutien économique à Bruxelles de manière plus large. Le Plan Canal, par exemple, représente 80 millions d'euros.

Hetzelfde geldt voor de mobiliteitsprojecten die over het hele Gewest verspreid lijken te zijn, maar die passen binnen het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move waarin elk van de projecten zijn plaats en samenhang vindt.

Je terminerai cette présentation en disant que cet avenant 14 est pour moi le reflet de l'essence même des objectifs du Fonds: favoriser et promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles par des projets structurants, soutenant les politiques régionales de mobilité actives et inclusives, un développement urbain à visage humain faisant de la Région une ville où il fait bon vivre et travailler, venir en touriste, mais aussi où les Bruxellois, qui restent les premiers ambassadeurs de notre belle capitale, se sentent bien.

Le **président**: Merci, madame la ministre, pour cet exposé et pour tous ces beaux projets compris dans cet avenant et dans le circuit des projets à venir.

Madame la ministre a déjà répondu aux deux questions jointes prévues à l'ordre du jour. Chaque collègue pourra, s'il le souhaite, répliquer ou revenir sur tel ou tel point.

01.02 **Guillaume Defossé** (Ecolo-Groen): Merci, madame la ministre, pour votre présentation. Comme vous, je suis un peu déçu du fait qu'elle n'arrive que maintenant alors que l'avenant 14 a été présenté à la presse le 26 mai dernier, si je ne me trompe pas. Il y a déjà donc pratiquement cinq mois. De même, ma question qui a été jointe à ce débat date elle-même d'avril. Elle n'était même plus sur l'*extranet* de la Chambre, c'est dire à quel point elle était vieille!

J'en profite pour vous remercier pour vos réponses à cette question. J'avais d'ailleurs heureusement pu retrouver dans la presse régionale de nombreuses réponses à mes questions vu que votre collègue Thomas Dermine s'y était expliqué sur les travaux dans les différents dossiers de Beliris en lien avec le plan de relance. C'est tout de même un peu frustrant, en tant que parlementaire, quand les choses prennent autant de temps. Je sais qu'il est normal, monsieur le président, que l'on n'organise pas de réunion pour une question. On ne va pas faire se déplacer la ministre pour cela, et c'est tout à fait compréhensible. J'espère, par contre, que cela ne démontre pas un manque d'intérêt de nos collègues sur cette question. Beliris est très important, et en tant que Bruxellois, en particulier, je le sens très fort. Fermons la parenthèse et venons-en au fond!

Je me réjouis d'une série de projets inscrits dans l'avenant 14 comme, par exemple, celui du pont qui aménage l'étang de baignade et les équipements récréatifs sous le ring, et qui installe des murs anti-bruit, notamment au niveau de Pede. Je suis vraiment heureux également de voir les extensions budgétaires de projets déjà en cours. Je suis pressé, comme de nombreux Bruxellois, de voir enfin les réalisations. Je pense au parc du Cinquantenaire et aux aménagements des abords du marais Wiels, ainsi qu'au parc récréatif du quai Béco.

Un autre projet emblématique me semble être le maintien de la desserte ferroviaire à l'avant-port à Schaerbeek Formation. Le budget de cet avenant est évidemment limité; il ne couvre à ce stade que les

études, si je comprends bien. Mais c'est une opportunité pour agir via le port, en faveur d'une mobilité qui est réellement multi-modale et durable pour le transport de marchandises. Cela doit être pensé en lien avec le développement d'un futur pôle économique sur Schaerbeek Formation, orienté économie circulaire et économie de transition, c'est-à-dire les économies de l'avenir.

Je ne suis pas un grand sportif. Cependant, la création d'un stade national de hockey à Uccle est importante pour l'image de Bruxelles. On a encore pu voir cet été, grâce à nos Red Lions, l'éclairage merveilleux que cette discipline peut apporter au sport belge. Il est du devoir des autorités de montrer leur soutien et leur participation à ce projet, et donc au rayonnement international que cela peut engendrer pour Bruxelles et pour la Belgique. C'est la raison pour laquelle je souhaiterais savoir où en est exactement ce projet aujourd'hui.

Par ailleurs, le projet de l'écopont de la forêt de Soignes, au niveau de la chaussée de La Hulpe, donne un signal très intéressant qui s'inscrit dans une vraie politique de maillage écologique. Pouvez-vous me dire ce que recouvrent exactement les 800 000 euros dont question? Après étude, la réalisation de ce projet est-elle assurée?

Je constate, en outre, que des montants sont consacrés à la rénovation du logement social. Il est ici question, si je ne me trompe pas, de 38 millions d'euros.

01.03 Karine Lalieux, ministre: En réalité, il est question de 68 millions d'euros.

01.04 Guillaume Defossé (Ecolo-Groen): Veuillez excuser mon erreur, madame la ministre. Le montant que j'ai cité me semblait effectivement être peu élevé.

Une politique de rénovation ambitieuse est nécessaire à Bruxelles, vu l'état du logement social et les difficultés d'en obtenir un. Pour rappel, 49 000 ménages sont en attente d'un logement social. Cela représente quand même un Bruxellois sur dix, ce qui est considérable.

Cela dit, il me semble que des montants spécifiques sont déjà prévus pour la rénovation dans le budget régional. Bien entendu, le fédéral n'est pas compétent en matière de logement. Ma question porte sur la question de savoir si, en faisant appel au fédéral, l'objectif est d'accélérer les politiques régionales de logement. De cette façon, ne risque-t-on pas que cela se fasse au détriment des affectations plus transversales? Je pense ici, par exemple, aux parcs et à la mobilité.

Toujours à propos de la mobilité, vous avez abordé la question du métro 3 et de son extension – je parlais du nord, vous avez parlé du sud –, je vois que les montants sont identiques à ceux qui étaient prévus précédemment, à savoir 50 millions par an. Or nous savons que ce type d'infrastructure orientée en partie vers les navetteurs a un impact assez faible sur le report modal. Il n'y a donc pas de contribution significative à l'amélioration de l'espace public, ce qui m'amène à m'interroger sur la pertinence de ce projet. Par ailleurs - il s'agit d'une réflexion générale -, l'implication du fédéral, avec Beliris comme maître d'ouvrage du tronçon Nord, n'est-elle pas l'occasion de donner des garanties de respect des délais pour ce projet. Nous savons en effet ce que peuvent devenir des travaux de cette ampleur. Pouvez-vous nous apporter ces garanties?

Concernant l'extension Sud, j'entends votre réponse à M. Scourneau. Vous avez également une série d'interrogations à ce sujet et je suis rassuré de vous entendre évoquer la priorité à l'optimisation des transports existants et de surface, car nous connaissons les difficultés de l'extension d'un métro, surtout de cette taille, le défaut de densité du Sud, la volonté manifeste de laisser de l'espace à la voiture, le coût bien sûr, la durée des travaux, etc. Ceux qui fréquentent le Sud de Bruxelles, comme il m'arrive de la faire, sont familiers de l'offre déjà importante de transport, notamment du tram. Il y a six ou sept lignes de tram à Uccle je crois. Elles sont bien sûr radiales et donc se dirigent vers le centre et le pénètrent, ce qui pose problème et ne correspond peut-être pas toujours aux besoins. Je crois toutefois que la Région mise sur les améliorations à court terme du réseau actuel de la STIB, entre autres pour dégager les trams englués dans le transport, notamment routier. J'espère donc que le travail qui sera réalisé par Beliris sera complémentaire de celui qui est mené par la ministre de la Mobilité bruxelloise. Je voulais savoir quelle collaboration existe à ce sujet entre Beliris, et donc vous, et elle. Un dernier point avant de m'arrêter – excusez-moi mais le sujet de Beliris est passionnant –: le manque de verdure.

La pandémie a démontré, s'il en était besoin, que la verdure manquait beaucoup à nos concitoyens bruxellois et que les risques sanitaires liés à la promiscuité, la densité et la précarité étaient plus importants.

Ainsi, quelle est donc la contribution de Beliris au renforcement de l'offre d'espaces verts dans les quartiers populaires denses? À mes yeux, cela devrait être une priorité d'autant que des espaces verts en plus et des moteurs thermiques en moins font aussi partie d'une politique de santé globale en réalité. On sait qu'il y a davantage de problèmes de santé dans les quartiers précarisés. Une de ces raisons est que l'on a laissé ces quartiers démunis de politiques de mobilité et d'aménagement du territoire durables, ce qui entraîne des problèmes respiratoires sévères et qui se sont aggravés avec la pandémie.

Voilà pour mes réflexions à ce stade, madame la ministre. Je rajouterai que je suis entièrement d'accord avec vous: les Bruxellois sont effectivement les meilleurs ambassadeurs de notre capitale. Nous devons améliorer leurs conditions de vie pour améliorer l'image de Bruxelles à l'extérieur.

Le **président**: Je vous rassure sur l'intérêt que porte cette commission à Beliris. Je l'ai d'ailleurs dit en préambule. Nous avons eu, en début de législature, un débat de qualité sur la note d'orientation et de politique générale qui montrait bien l'intérêt de chacun des groupes pour ces projets très concrets pour tout un chacun.

En tant que personne ne pratiquant pas de sport, je pensais vous comparer à Churchill, qui répondait lorsqu'on lui posait la question de sa longévité: "Sport! Never sport!" Vous avez donc un avenir devant vous!

01.05 **Guillaume Defossé** (Ecolo-Groen): Je n'ai heureusement pas la même consommation d'alcool que lui!

Le **président**: C'est un autre point. C'était pour la boutade!

01.06 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik was te laat maar ik wil graag nog even het woord nemen.

De **voorzitter**: Goed, dat is geen probleem.

01.07 **Khalil Auasti** (PS): Madame la ministre, tout d'abord, merci. Je me rappelle avoir participé à ces débats au moment de la présentation de la note de politique d'orientation. On peut considérer qu'on aurait pu bénéficier de la présentation de cet avenant. Mais je me réjouis parce que le dernier avenant a été présenté en 2018, il y a trois ans. Depuis 2018, nous n'avons pas connu grand-chose, malheureusement, au niveau de Beliris. Il y a eu des blocages au détriment de Bruxelles. Il fallait effectivement de la volonté politique pour remettre tout le monde autour de la table, Bruxellois et membres du gouvernement fédéral, aboutir et continuer à construire, soit ce qui existait déjà, soit en amenant de nouveaux projets.

C'est chose faite puisque cet avenant a été renégocié dès votre entrée en fonction. Il a été renégocié avec une indexation comme indiquée. Ce sont des moyens complémentaires au profit de Bruxelles, de son rayonnement, des Bruxellois. Vous avez la même définition que moi des Bruxellois: tout le monde est le bienvenu à Bruxelles, que les personnes soient résidentes ou non, à partir du moment où elles y posent les pieds, et souhaitent s'y amuser, y travailler ou y vivre. Dans ce cas ces personnes sont bruxelloises pour nous et elles doivent s'y sentir bien. C'est à travers cela qu'il est important de discuter de ces dossiers Beliris, de quatre-vingt lignes, comme vous l'avez mentionné. Il faut le faire selon des lignes de force.

La mobilité prend une large part (39 %) avec des projets nécessaires et au premier plan desquels se trouve la question du métro bruxellois, avec un apport complémentaire dans le cadre de l'alimentation 2022 de 50 millions, pour porter à 170 millions le projet total. Mais il n'y a pas que le métro. Il y a la rocade cycliste, la fameuse ligne 28 qui interviendra, et l'ensemble du réseau le long des voies de chemin de fer, pour 28 millions inscrits. Il reste les aménagements de voiries, qui feront la part belle à la multimodalité pour permettre justement d'apaiser le tout et de faire une part moindre à la voiture. Il faudra dire et considérer qu'en priorité se trouvent les transports publics et qu'un investissement dans ceux-ci doit être réalisé. Puis viennent les modalités alternatives, ou dites actives, dont chacun a sa propre définition, qui permettront d'encore mieux jouir de la ville et de mieux se déplacer dans Bruxelles.

À côté de cela et à côté des phénomènes de mobilité, vous avez le cadre de vie. Ce cadre de vie est important car, comme vous le savez, il se décline en deux priorités: il y a les espaces publics et les espaces verts, mais il y a aussi tout ce qui concerne la revitalisation urbaine. Lorsqu'on cumule les deux, à savoir les 75 millions des espaces publics et espaces verts et les 224 millions de la revitalisation urbaine, on arrive en réalité à un budget de 300 millions pour le cadre de vie, autrement dit un budget presque aussi important

que celui affecté aux opérations de mobilité, à savoir 40 % pour développer le cadre de vie des Bruxellois.

Dans le cadre de vie des Bruxellois, il y a effectivement des espaces publics et des espaces verts mais, à travers la revitalisation urbaine, ce sont aussi des lignes d'espaces publics et d'espaces verts qui sont contenues dans toute une série de programmes, notamment les programmes de soutien aux contrats de rénovation urbaine, et j'en passe. Et là-dedans, un aspect important, et vous l'avez fait: 25 millions pour le logement social. Oui, 25 millions d'alimentation en plus, soit au total 69 millions pour le logement social. C'est donc un apport conséquent à la réalimentation 2022 et qui porte à 69 millions l'intérêt pour le logement social.

Peut-être que certains diront qu'ils ont déjà entendu cela par le passé et que cela ne contribue pas au rayonnement de Bruxelles, mais on considère – et je pense que vous considérez – que la politique du logement et la politique d'investissement au bénéfice du mieux-être et du mieux-vivre dignement doivent également passer par une politique qui investit dans le cadre de nos logements, des logements publics, afin de permettre à tous les Bruxellois de disposer d'un logement digne et de concrétiser leur droit au logement, mais aussi de concrétiser nos propres objectifs en matière environnementale.

En effet, à travers les investissements dans le logement social – et on sait qu'à Bruxelles, les deux principaux facteurs d'émissions de gaz à effet de serre sont la mobilité et le logement –, ce sont des investissements environnementaux, et c'est la traduction des objectifs que vous vous êtes fixés dans le cadre de ces objectifs environnementaux pour assurer des logements dignes, mais aussi des logements qui soient isolés, afin de permettre à toutes et tous de contribuer à ces objectifs de réduction des effets de serre d'ici 2035 et 2050.

Il y a à travers cela aussi des politiques autres et ambitieuses. Je prends l'exemple de la politique culturelle. Bruxelles est une ville qui vit. Bruxelles est une ville dans laquelle on aime se promener, se cultiver. Ce sont des dotations, des montants et des alimentations complémentaires, notamment pour trois projets importants de l'alimentation 2022 que je vais citer: le palais des Beaux-Arts, le centre d'interprétation de l'Art nouveau et le théâtre de la Monnaie.

Nos infrastructures culturelles bruxelloises seront enfin financées à juste mesure pour leur permettre de vivre, d'exister, d'être maintenues et de pouvoir rayonner. Lorsqu'on parle du palais de Beaux-arts ou du théâtre de la Monnaie, cela ne profite pas qu'aux Bruxellois mais cela profite à tout le monde, en réalité. Ces infrastructures pourront rayonner et offrir aux Bruxellois et à tous ceux qui le souhaitent cet accès à la culture qui, je le sais, vous tient à cœur.

Comme vous l'avez indiqué, il y a également divers projets avec une finalité économique et une finalité de formation. C'est ce fameux pôle 5 dont nous parlons peu, en fin de compte, mais qui concentre près de 40 millions d'euros. Les projets indiqués, le pôle de compétences en construction, contribueront au renouveau industriel dont Bruxelles a également besoin – il ne faut pas le nier. Le pôle Technicity et les Écuries du Tram vont permettre de former les Bruxellois et de concourir aux objectifs en termes d'emploi à Bruxelles, et à travers cela, de lutte contre la précarité.

Pour tout cela, avec le groupe socialiste, nous vous soutenons pleinement, madame la ministre, et nous vous souhaitons bon vent pour la suite. J'ajoute que j'espère un programme aussi ambitieux pour l'avenant 15.

01.08 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer Defossé, ik vind het opmerkelijk dat u zegt dat Beliris terecht gesteund wordt om de Brusselaars als betere ambassadeurs van deze stad, en bij uitbreiding van dit Gewest, te vertegenwoordigen. Dat ruikt naar segregatie, om het in Zuid-Afrikaanse termen te zeggen. U spreekt in termen van de Brusselaars tegenover de pendelaars, begrijp ik dat goed?

Daarnaast verwijst ik graag naar de vraag van de heer Scourneau, voor wie ik heel veel respect heb. Hij legt namelijk enkele mobiliteitsproblemen bloot.

Het gaat met name om metrolijn 3 die doorgetrokken wordt. Via Beliris wordt de mobiliteit in Brussel al te veel gesubsidieerd. Denk maar aan het Gewestelijk Expresnet en metrolijn 3.

Het Vlaams Belang is een koele minnaar van de Belirisfondsen. Tijdens de lange gesprekken die we vorige week hebben gevoerd, is Beliris niet eens ter sprake gekomen. Ik vind dat opmerkelijk, omdat er overal naar

geld wordt gezocht, maar blijkbaar niet bij Beliris. Over het principe van Beliris kunnen we discussiëren maar tegenover de uiteindelijk gefinancierde doelen en de fondsen staan we hoogst twijfelachtig. Wanneer we de politieke voorkeuren en de financiële tabellen zien, wordt het nog twijfelachtiger. Los daarvan, mevrouw de minister, blijven we het vreemd vinden dat deze fondsen niet worden bijgeschaafd in het kader van de regeringsonderhandelingen.

Want was is uiteindelijk het doel van Beliris? Dat doel, waarvoor de belastingbetaler betaalt, is het imago van Brussel als hoofdstad van Europa op te poetsen. Mevrouw de minister, als er in uw regering drie personen zijn die dat imago kunnen oppoetsen zonder Belirisfondsen, dan zijn dat wel minister van Binnenlandse Zaken en Veiligheid Verlinden, minister van Justitie Van Quickenborne en staatssecretaris voor Asiel en Migratie Mahdi. Zij kunnen het imago van Brussel oppoetsen, Belirisfondsen zullen daar niets aan veranderen.

01.09 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le président, je pensais m'exprimer plus tard, mais Mme la ministre a eu la gentillesse de répondre déjà à une question que je posais à la suite de la question posée par ma collègue à la ministre des Transports bruxelloise. Celle-ci avait répondu, il y a déjà quelque temps, sur le sujet. Je voulais être le porteur de cette question au nom de ma collègue Aurélie Czekalski. Cela étant dit, je ne suis pas bruxellois mais j'y viens tous les jours et, par voie de conséquence, je remercie mon collègue qui dit "Bruxellois un jour est bruxellois toujours", même si on ne fait que s'y promener.

Ceci me permet de vous dire que pour y venir depuis ma commune de Braine-l'Alleud, j'aurais beaucoup plus de facilités si le RER fonctionnait. J'ai vu que vous aviez la gentillesse d'investir 10 millions d'euros pour les haltes. Malheureusement, je n'ai pas de précisions. Mais le RER est un dossier qui m'occupe et m'anime même depuis plus de 20 ans. Cela fait plus de 20 ans que je suis bourgmestre de la commune de Braine-l'Alleud et cela fait plus de 20 ans que l'on parle du RER. Cela fait plus de 20 ans aussi que, chaque année, le RER est reporté, même si cette fois, je crois, des budgets dits vertueux ont été consacrés à la mise en état de la ligne 124 surtout.

Mais il y a de vrais problèmes, notamment communautaires, sur la ligne RER. En fait, au niveau de la commune de Linkebeek, il n'y a encore aucun permis. Je ne veux pas faire ici un débat communautaire; loin de moi cette idée. Mais j'aurais souhaité savoir, madame la ministre, si vous aviez des contacts avec l'ensemble des communes qui seront traversées par le RER dans le cadre de la réalisation de la mise à quatre voies. Dans ma commune de Braine-l'Alleud, la plus importante pour la ligne 124, le projet qui comprend 22 km en compte 11 ou 12 rien que sur ma commune. Nous sommes prêts. Les quatre voies sont faites. Des quais sont déjà réalisés. Nous n'attendons "plus que" le fonctionnement, mais depuis de nombreuses années déjà.

Je me demandais si un acteur supracommunal, peut-être régional, pourrait mettre toutes les parties autour de la table pour qu'on trouve un accord qui dépasse la Région wallonne, la Région flamande et qui arrive à Bruxelles pour qu'on puisse avoir une date pour le fonctionnement de ce RER. Des milliards ont déjà été consentis et sont inopérants aujourd'hui.

On ne peut pas dire que c'est impétueux d'attendre ce RER depuis plus de vingt ans mais on peut dire qu'il serait pragmatique de voir enfin se réaliser les choses.

Madame la ministre, avez-vous des contacts avec Linkebeek? Savez-vous où on en est dans l'octroi des permis? Je pense que les enquêtes ne sont même pas en cours. Cela renvoie ce projet à moyen terme. Quel est le moyen terme pour le RER? S'il faut se relancer dans des enquêtes, peut-être frappées de recours, qui dilateront davantage les procédures, peut-on s'attendre un jour à voir ce RER fonctionner?

Les budgets consentis pour le RER datent des années 2000. Les administrations travaillent sur le sujet et demandent des devis mais savons-nous déjà aujourd'hui, compte tenu du fait que les prix des matériaux ont explosé, si nous restons dans des enveloppes de garantie d'exécution? Pour les communes, la situation est dramatique en ce qui concerne l'augmentation du prix des matériaux et l'approvisionnement et les budgets engagés pour réaliser certains chantiers sont devenus inopérants aujourd'hui car ils ne correspondent plus à la réalité.

Madame la ministre, avez-vous des marges? Avez-vous envisagé cette situation il y a quelques mois? J'imagine qu'à l'époque, on ne parlait pas de cette explosion des frais des matériaux. Cette situation ne va-t-elle pas mettre un frein à ce projet qui apparaît être bien ambitieux? Les 10 millions engagés pour le RER

sont-ils bien réalistes au regard du temps qu'il faudra encore attendre pour pouvoir construire les haltes que vous envisagez?

01.10 Tim Vandenput (Open Vld): Mevrouw de minister, dank u voor uw toelichting. Ik heb enkele vragen en één algemene opmerking. Om met die laatste te beginnen, wij zijn heel blij dat er veel meer projecten in de mobiliteitssector opgezet worden, zoals in het regeerakkoord afgesproken. Wij zijn blij dat dit effectief gebeurt.

Ik heb een vraag over de 68 miljoen euro voor sociale woningen. Betreft het geld dat gebruikt zal worden om het openbaar domein en de parken rond die woningen aan te leggen, of is het eerder een geldtransfer naar de sociale woonmaatschappijen zelf?

Vervolgens heb ik nog een vraag over het econduct. Ik veronderstel dat dit op de Terhulpensesteenweg in Watermaal-Bosvoorde zal komen. Kunt u dat bevestigen?

Tot slot heb ik nog een suggestie, eveneens over het grondgebied van Watermaal-Bosvoorde. Ik ben burgemeester van Hoeilaart en daar is het Vlaamse Gewest momenteel een fietssnelweg aan het aanleggen. Die fietssnelweg stopt aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat vind ik heel jammer. Mocht u een beetje geld vrij hebben, dan zou ik het appreciëren als die fietssnelweg ook in Watermaal-Bosvoorde zou worden doorgetrokken, zodat de fietsers gemakkelijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest raken. Nu zullen ze immers moeten stoppen aan de gewestgrens.

01.11 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, u bent een aantal weken geleden tot twee uur 's nachts wakker gebleven om mij te woord te staan tijdens de plenaire vergadering. Ik wil mij verontschuldigen omdat ik te laat was, ook bij de leden. Daarom wachtte ik nederig mijn beurt af.

Mevrouw de minister, ik zal u echter niet helemaal verrassen met mijn betoog. Herinner u mijn uiteenzetting van 2020 tijdens de bespreking van de beleidsnota. Toen heb ik ook in vraag gesteld of de Belirismiddelen niet voor een heel behoorlijk deel oneigenlijk worden gebruikt. Die middelen zou veeleer door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of zelfs door lokale overheden moeten worden gedragen.

Ik hoor uw collega uit de meerderheid zelfs een kritische vraag stellen over bijvoorbeeld de sociale woningen. Ik heb vorige keer ook al aangegeven dat ik absoluut niks tegen sociale woningen heb. Op dat vlak heeft de overheid immers wel degelijk een rol te vervullen. Moet dat echter met deze pot geld? Ik denk het niet. Of het nu gaat om opleidingen of bepaalde sportinfrastructuren: er zijn heel wat vragen te stellen bij de bestemming van middelen die weinig te maken hebben met de historische doelstelling van het Belirisfonds. Dat is duidelijk. Ook in uw nota stond toen heel duidelijk beschreven dat de historische doelstelling gaat over bijdragen aan de verbetering van de uitstraling en het imago van Brussel als hoofdstad en internationale stad.

In dat verhaal en in uw tabel zitten een aantal punten die ik absoluut niet in vraag stel. Ik zal daar dadelijk iets gedetailleerder op ingaan. Heel veel zaken stel ik, met alle respect, echter wel in vraag. De vrees voor het oneigenlijke gebruik wordt hier alweer bevestigd. Heel wat middelen hebben immers effectief niet het doel dat zij horen te hebben of worden niet geïnvesteerd in de zaken waarin zij horen te worden geïnvesteerd.

Dan spreek ik dus niet over uw eerste hoofdstuk betreffende mobiliteit. Er komen veel pendelaars werken in Brussel. Daarnaast zijn er veel toeristen, *expats* enzovoort. De toegankelijkheid van Brussel is een probleem. 292 miljoen euro wordt geïnvesteerd in een aantal mobiliteitsprojecten. Daarmee heb ik dan nog de minste moeite. Een aantal zaken zijn terecht. Ik wil de nodige nuance in het betoog houden.

Het tweede hoofdstuk over stadsvernieuwing en -ontwikkeling bevat de posten 2.11.1 en 2.11.2 voor de aankoop van bouwgronden en gebouwen in de Heyvaertwijk en elders. In die wijk in Sint-Jans-Molenbeek wil men het Klein Zennepark aanleggen, maar dat lijkt veeleer een buurtpark. Sint-Jans-Molenbeek is toch een gemeente waar pendelaars, ambtenaren, *expats* en toeristen relatief weinig vertoeven. Ik kom daar niet dagelijks, maar het lijkt me niet echt de hotspot te zijn. Toch wordt daaraan 4,3 miljoen euro besteed. Waarvoor dient de ruim 37 miljoen euro van post 2.11.2 precies?

Post 2.23 voor stadsvernieuwingscontracten bedraagt ruim 19 miljoen euro. Wat valt daaronder concreet?

Posten 2.24, 2.25 en 2.27 voor de Josaphatsite bedragen ruim 24 miljoen euro. Voor Biestebroek is in 10 miljoen euro voorzien. Dan zijn er nog het Weststation en dergelijke. Als men die sommen optelt, gaat dat over behoorlijk wat geld. Er is in budget voorzien voor de reconversie van een industriële wijk naar een woonwijk met buurtinfrastructuur en groen. De vraag rijst of dat niet onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of de gemeenten valt. Dan spreek ik nog niet over de reconversie naar een mediawijk (Reyers) van post 2.26, met een publieke en woonfunctie.

Wat valt concreet onder post 4.1 'de wijkcontracten' voor 32 miljoen euro?

Over punt 4.4 betreffende de renovatie van sociale woonwijken heeft de heer Vandenput al een zeer terechte vraag gesteld. Ze is ook beantwoord als men naar het budget kijkt: ruim 68 miljoen euro. Ik denk niet dat dat bedrag alleen dient voor het groen en de doorwaadbaarheid van zo'n sociale woonwijk. Van die pot van ongeveer 225 miljoen euro, stellen we toch 196 miljoen euro ter discussie: worden die sommen wel correct besteed?

Het derde hoofdstuk betreffende cultuur, sport en patrimonium bevat posten voor kerken (Sint-Katelijnekerk, Laken, Koekelberg, Drievuldigheidskerk). In mijn eigen Gewest zijn er ook veel mooie kerken die moeten worden gerenoveerd en in stand moeten worden gehouden.

In mijn Gewest moeten de gemeenten dat betalen, en die kunnen natuurlijk niet rekenen op extra middelen uit de Belirispot. Dat zal samen toch zo'n 7,5 miljoen euro kosten.

Voor heel wat cultureel onroerend erfgoed en patrimonium valt dan weer wel begrip op te brengen. Onder andere voor de Abdij van Vorst en de Abdij Ter Kameren. Die hebben immers wel een publieke functie. U merkt dat ik mijn best doe de nodige nuance in het verhaal te houden, mevrouw de minister.

Wat de sportinfrastructuur betreft, u spreekt over een nationaal hockeystadium van 7,5 miljoen euro. Of ik dat geweldig vind of niet, doet niet ter zake. Het gaat daar over een nationaal stadion, dus dat kan ik nog enigszins plaatsen. Maar voor de rest, 16 miljoen euro voor sportinfrastructuur? Andere Gewesten moeten zichzelf pijn doen voor hun sportinfrastructuur, en moeten zelf beleidskeuzes maken. Van de pot onder hoofdstuk 3, ruim 160 miljoen euro, is een heel gedeelte, een dikke 23 miljoen euro, in vraag te stellen.

Hoofdstuk 4 gaat over de publieke ruimte en de groene zones. Ook daar wil ik niet te streng zijn, maar bij de middelen voor buurtgroen en buurtparken, 4,5 miljoen euro, zijn eveneens vragen te stellen. Dat is wat anders dan investeringen in grote stadsparken als het Zoniënwoud en dergelijke, waar ik dan wel weer begrip voor kan opbrengen.

Het is ook goed dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil inzetten op een ecoduct. Dat is al aan de orde gebracht door de heer Vandenput. Andere Gewesten zetten ook in op ecoducten, maar die betalen ze zelf. Het gaat hier toch ook weer over 800.000 euro aan middelen uit de Belirispot.

Kortom van die ruim 75 miljoen euro in hoofdstuk 4 is toch 5 miljoen in vraag te stellen en, in onze ogen, mogelijk oneigenlijk gebruikt.

Hoofdstuk 5 gaat over economische infrastructuur en opleidingsinfrastructuur. Dat is een puur gewestelijke bevoegdheid. Die hoort niet gefinancierd te worden via de Belirispot.

Tot slot, hoofdstuk 7, diversen, gaat over ruim 54 miljoen euro. Dat is toch niet niets. Kunt u even duiden waar die middelen naartoe gaan?

Als men dan de som maakt, ziet men toch dat van die behoorlijke pot een derde van de middelen in vraag gesteld kan worden. Bij 281 miljoen van de 845 miljoen euro hebben wij echt wel vragen. Wij zijn van oordeel dat die niet besteed worden binnen de context van de historische doelstellingen van Beliris.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, u hebt alle bedenkingen, opmerkingen en vragen van de collega's gehoord. U krijgt nu het woord voor uw antwoord.

01.12 Karine Lalieux, ministre: Chers collègues, merci pour vos observations et questions. Je vais répondre de manière globale et ensuite plus précise.

Par rapport à la mobilité dans son entièreté, l'accord de gouvernement prévoit une augmentation de l'investissement: 39 % au total et 55 % des nouveaux moyens sont investis dans la mobilité. Comme l'a dit M. Auasti, il s'agit de la mobilité dans toutes ses dimensions.

Concernant la ligne de métro 3, monsieur Defossé, je suis étonnée de votre question quant à sa pertinence. Ecolo-Groen a fourni la ministre de la Mobilité au sein de la Région. Elle était avec moi à toutes les conférences de presse et n'a fait que confirmer la pertinence de cette ligne. Ce projet sera garanti. Ce sera Beliris qui sera le maître d'ouvrage du chantier.

Allons-nous garantir aujourd'hui – car je ne serai plus là – que les travaux seront faits à heure et à temps? Il y aura une mise en fonction petits bouts par petits bouts, mais la fin globale du métro 3 est prévue pour 2032. Nous sommes au stade des permis. Comment voulez-vous que je garantisse que les travaux seront terminés en 2032? Je n'ai pas l'habitude de garantir des choses qui sont hors de portée. Je peux toutefois vous dire que nous ferons tout pour arriver à heure et à temps et aussi tout pour respecter les riverains. Des chantiers de métro, c'est compliqué. Moins qu'avant, car les techniques de construction et de creusement sont modernisées. Or, pour Schaerbeek par exemple, il y aura un énorme impact. C'est pour cette raison que nous travaillons main dans la main avec les autorités régionales et aussi communales. Dans le cadre des stations de métro il y aura un intérêt particulier pour l'aménagement des places autour des stations. C'est fondamental. Un ombudsman de Beliris sera aussi en permanence sur le terrain.

Pour l'extension du sud ce sont, bien évidemment, toutes les options qui seront envisagées. Nous allons bientôt recevoir l'étude et vous pourrez donc me poser toutes les questions.

Quelle collaboration existe avec la ministre de la Mobilité? Celle-ci est bien sûr quotidienne! Comme j'ai reçu diverses interpellations, je rappelle à tous le fonctionnement de Beliris. Celui-ci repose d'abord sur un accord de coopération entre le fédéral et la Région, que l'on aime cela ou non. Le comité Beliris compte quatre ministres fédéraux et quatre régionaux. Ce n'est pas le fédéral qui décide et impose ce qu'il veut faire à Bruxelles. Il s'agit de coopération et donc de dialogue. Lorsque l'on parvient à un accord sur l'ensemble des projets, un avenant est signé. Je peux vous garantir que ce projet, cet avenant 14, est soutenu par l'ensemble des membres du gouvernement.

Je poursuis sur le sujet de la mobilité pour répondre à la question de M. Vandepuut portant sur Hoeilaart et la continuation de la piste cyclable, laquelle traverse d'ailleurs tout le Brabant flamand avant de rentrer dans Bruxelles. Dans le cadre de la réalisation des voies cyclo-piétonnes en Flandre – les *fietssnelwegen* ainsi qu'elles sont appelées en Flandre –, une coordination étroite est menée pour la mise en place des différents projets et des études. J'ai donc entendu votre questionnement par rapport à Watermael-Boitsfort. Nous comptons effectivement prolonger cette piste cyclable le long de la chaussée de la Hulpe. C'est de cette façon que les pistes cyclables à l'entrée de Bruxelles sont gérées en coordination avec la Flandre, au sein d'un *stuurgroep* qui réunit le Brabant flamand, Bruxelles Mobilité et le fédéral. Ce dialogue avec la Région bruxelloise est important, mais aussi celui avec la Région flamande, et la Région wallonne d'ailleurs.

La longueur des voies cyclo-piétonnes le long des chemins de fer est évaluée à environ 50 kilomètres dans Bruxelles. Nous ne sortons toutefois pas de Bruxelles! Je vous réponds à ce sujet, M. Scourneau, par rapport à la mobilité et à toute la problématique du RER que j'ai bien suivie pendant vingt ans comme parlementaire ici-même.

Effectivement, il y a une ligne où l'on prévoit des haltes au niveau du RER, mais il s'agit de haltes intra-bruxelloises. Beliris n'investit qu'au sein du territoire bruxellois, comme cela figure dans l'accord de coopération et c'est en l'occurrence à Uccle-Calevoet et Etterbeek que l'on va notamment investir.

J'ai des contacts avec le Brabant wallon et le Brabant flamand au sujet des pistes cyclo-piétonnes mais, par contre, c'est bien M. Georges Gilkinet – que vous interrogez sans doute ici souvent en séance – qui est la personne *ad hoc* pour ce qui concerne le RER. La coordination extérieure à Bruxelles ne fait donc pas partie de mes compétences mais bien de celles de mon collègue M. Gilkinet qui a donc la compétence pour la totalité du RER à l'échelle du pays. Par ailleurs j'espère que la commune de Linkebeek finira par entendre raison même si cela fait des années que nous sommes dans l'attente d'une telle issue positive.

Quant à votre question sur la forte hausse des prix des matières premières qui a un impact sur l'ensemble des chantiers, il y a déjà une révision des prix avec un taux compris entre 10 et 19 % pour les onze chantiers en cours alors qu'habituellement on prévoit 5 %. C'est une difficulté à laquelle tout le monde est confronté,

en particulier les communes. Nous approchons donc d'une hausse de presque 20 %.

Cependant, les moyens auxquels M. Rasquin faisait référence, dont il est question dans le chapitre 7 – 54 millions – seront donc les bienvenus pour l'augmentation des prix concernant l'ensemble des chantiers. Toutefois, ce montant servira aussi pour le paiement du salaire des 110 collaborateurs de Beliris auquel il faudra ajouter celui des coordinateurs de sécurité et de santé, des contrôleurs techniques des chantiers, des experts en pollution et dépollution du sol, etc.

Voilà donc pour la mobilité qui est un thème important, en particulier l'inter-mobilité et modalité, comme on en a parlé par rapport au fret et par rapport au développement du plan canal et cela restera fondamental dans le cadre de Beliris.

Une série de questions ont été posées à propos des logements sociaux et du budget de 68 millions. Une des idées que je vous avais expliquées dans ma note de politique générale, et qui n'a pas changé, est qu'une ville ne peut être accueillante si les habitants s'y sentent mal. C'est pour cette raison que nous rénovons les logements sociaux. Nous n'en construisons pas de nouveaux. En les rénovant, nous participons également à la transition climatique, car ces logements sociaux sont de véritables passoires énergétiques. Les locataires en subissent les conséquences au niveau de leurs factures, mais cela pose d'autres problèmes à cause des émissions de CO₂. Une attention particulière est donc portée à la rénovation et à l'isolation de ces logements sociaux. Ces millions s'ajoutent au budget du plan bruxellois de rénovation, dont je ne parlerai pas ici.

Mijnheer De Spiegeleer, de dotatie voor Beliris is gegarandeerd en dient daarom ook niet verder te worden besproken tijdens de begrotingsonderhandelingen. Dat is elk jaar zo. Er is dus geen enkel probleem met de dotatie, noch met de indexering ervan.

En ce qui concerne les infrastructures sportives, nous aurons notre stade de hockey national. Samedi dernier, des matchs internationaux se sont déroulés, puisque la Belgique, tant les équipes masculines que féminines, ont battu l'Allemagne de manière remarquable. C'est très bien, surtout pour les femmes! C'était une performance pour elles, étant moins bien classées que les équipes allemandes. Les hommes étant en tête, ils ne peuvent pas mieux se classer.

Où en est ce projet? Le bureau d'études va être désigné. Le projet, qui doit se concrétiser en 2026, est compliqué, car la salle de sport d'Uccle doit être déplacée. C'est une première ligne pour les études. Ensuite viendra l'argent. En la matière, nous travaillons de concert avec la fédération et la Région bruxelloise.

Pour ce qui est des autres infrastructures sportives, monsieur Raskin, l'examen de l'ensemble des parcs de Bruxelles (Forest, Duden, parc de Bruxelles, le Cinquantenaire), révèle qu'ils sont utilisés tant par les Bruxellois (ils sont indispensables) que par les navetteurs. Tous les joggeurs que l'on peut apercevoir dans le parc de Bruxelles, pendant l'heure de midi, ne sont pas spécialement bruxellois. Il s'agit aussi de travailleurs que nous accueillons bien volontiers ici. Et j'espère qu'ils profiteront encore plus de nos parcs.

Mais les piscines, si elles étaient dévolues aux Bruxellois d'abord et à leurs enfants, elles étaient aussi destinées à l'ensemble des fonctionnaires qui viennent y nager pendant l'heure de midi. Bientôt, ils trouveront des piscines complètement rénovées. Je pense que le bien-être est important.

Monsieur Defossé, par rapport aux petits parcs, Beliris n'est plus là pour faire de petits aménagements de ronds-points ou des *pocket parks*. Tel n'est pas l'objectif de Beliris. On ne participe plus aux contrats de quartiers depuis 2015. C'est clairement l'objectif de la Région et des communes. Si l'on ajoute encore un interlocuteur, cela devient vraiment très complexe. Cependant, Beliris poursuit ses travaux, comme la porte de Ninove, située au coeur d'un quartier densément peuplée.

Nous allons acheter les terrains à Anderlecht et à Molenbeek pour le parc de la Petite Senne. Ces parcs se rejoindront d'une commune à l'autre et nous n'allons pas créer de petits espaces publics au sein des communes.

S'agissant de la politique culturelle, il est important de renforcer les institutions culturelles fédérales. Vous avez cité Bozar et vous voyez que Bozar fait rayonner Bruxelles. Angela Merkel y était pour assister à un concert remarquable. Il est important d'investir dans notre politique culturelle et dans nos outils culturels fédéraux.

Monsieur Raskin, je pourrai répondre par écrit à vos questions sur les projets particuliers. En ce qui concerne les contrats de rénovation urbaine, Beliris ne s'occupe plus que de la mobilité. Beliris n'investit plus dans les contrats de quartier. Néanmoins, il y a encore quelques lignes qui concernent des projets antérieurs.

Vous avez cité la Gare de l'Ouest à Molenbeek. C'est une zone de développement économique, culturel et d'habitation importante pour Bruxelles.

L'achat de terrains concerne un projet majeur – peut-être un peu moins connu au niveau fédéral – dans la zone Bistebroeck, zone prioritaire de développement économique et de logement pour la Région. Les autres zones prioritaires sont Reyers et Josaphat. Je communiquerai exactement à quoi serviront les lignes qui sont ajoutées.

Le patrimoine, notamment l'Art Déco, est un outil de rayonnement de Bruxelles. Le Musée du Cinquantenaire, les Musées royaux et la Monnaie contribuent au rayonnement, ils sont connus à travers le monde.

Voilà pour la philosophie. Bien évidemment, on vous répondra. Si vos collaborateurs veulent bien nous donner l'ensemble des lignes, nous vous dirons à quoi celles que vous avez citées correspondent exactement.

Monsieur le président, je pense que j'ai répondu à la majorité des questions. Sinon revenez vers moi, chers collègues.

Le **président**: Merci, madame la ministre, pour votre réponse très circonstanciée.

01.13 **Guillaume Defossé** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour ces réponses. Effectivement, améliorer et embellir l'image de Bruxelles et son rayonnement à l'étranger, tel est le rôle de Beliris, et c'est une fonction qu'elle assume généralement avec brio. Je pense qu'il faut le souligner. Ces nouveaux projets, ce nouvel avenant sont enthousiasmants, tant pour les Bruxellois que pour tous les Belges qui viennent régulièrement dans notre capitale pour du tourisme intérieur, des événements culturels ou des raisons professionnelles ou personnelles. Ces personnes sont les bienvenues, et nous devons pouvoir les accueillir dans les meilleures conditions et leur offrir des solutions de mobilité efficaces qui ne pénalisent pas les habitants, c'est important.

L'antithèse de Beliris, c'est bien évidemment le discours de certains qui, de manière plus ou moins mesurée selon les uns et les autres, s'ingénient à salir et à fouler aux pieds Bruxelles dès que l'occasion s'en fait sentir, parfois jusqu'à l'absurde. Ainsi, certains déplorent le fait qu'on affecte des moyens à des quartiers peu attractifs, alors que l'objectif est précisément de les rendre attractifs ou ils utilisent des mots indignes tels que "ségrégation". Je suis désolé, mais on ne peut pas laisser passer de tels propos, qui sont déplorables. Je sais que je ne suis pas le seul à trouver cela déplorable - je pense notamment à Mme la ministre - et je resterai toujours du côté de ceux qui aiment Bruxelles, ses habitants, son histoire, son folklore...

Pour revenir aux questions que je vous avais posées, je vous remercie car je pense avoir reçu une réponse à toutes mes questions. Vous avez été très complète, et je m'en réjouis. Petite précision, malgré tout, sur l'extension nord. Je connais bien évidemment les décisions qui ont été prises et les débats qu'a tenus le Parlement bruxellois. C'est la raison pour laquelle je ne vous posais pas vraiment une question mais je faisais une réflexion générale.

S'agissant du logement, je vous rejoins sur l'importance de la rénovation et de l'isolation de ces logements. On sait que, sauf erreur de ma part, les bâtiments représentent 69 % des émissions de gaz à effet de serre à Bruxelles. Je prends note que cela se fait en complément du plan bruxellois et que cela permettra peut-être d'accélérer cette politique nécessaire.

Quoi qu'il en soit, madame la ministre, je suis toujours aussi pressé de voir les réalisations, non seulement en tant que Bruxellois mais aussi en tant que Belge, car je pense que Bruxelles, les Bruxellois, la Belgique et les Belges le valent bien.

01.14 **Vincent Scourneau** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'ai évidemment

bien conscience que M. le ministre Gilkinet est le ministre compétent pour, peut-être, trouver l'aimable compromis entre les trois Régions afin d'avancer sur le projet RER.

Mais il n'en demeure pas moins que par rapport à votre initiative, il n'est pas pertinent de faire des investissements à hauteur de 10 millions si le RER n'aboutit pas. Évidemment, chacun joue dans ses compétences. Mais, si à Linkebeek, les choses coïncident - et elles coïncident depuis déjà bien longtemps -, cela a fort peu d'intérêt de se mettre à niveau avant d'avoir débloqué cette situation.

L'urgence, c'est évidemment de débloquer cette situation. C'est la raison pour laquelle je me permettais de demander si vous pouviez éventuellement vous joindre aux efforts du ministre Gilkinet, que j'ai effectivement déjà interrogé sur la question. Nous n'y arriverons pas si nous nous observons sans nous parler.

C'est un projet ambitieux. Mon groupe politique a toujours été présent pour les projets ambitieux. C'est la raison pour laquelle nous défendons l'extension du métro. C'est la raison pour laquelle nous estimons qu'il y a encore beaucoup d'efforts à faire pour la mobilité à Bruxelles, qui est peut-être une des capitales au monde les plus encombrées. Nous serons à vos côtés pour les investissements nécessaires, qui seront toujours insuffisants, parce que l'enveloppe est ce qu'elle est, mais qui permettront peut-être d'y voir un avenir plus mobile.

01.15 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer Scourneau, ik ben enigszins verrast. Wij zitten hier in een commissievergadering over Beliris. Initieel had het fonds de bedoeling de uitstraling van de stad Brussel in de verf te zetten. Dat is uitgedeind naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. U herhaalde echter tot tweemaal toe het probleem van het GEN in het Vlaams-Brabantse Linkebeek. Wat is dan nog de bedoeling van de commissievergadering over Beliris? Mijnheer Scourneau, hoe ruim zal Beliris worden volgens u? Hoe ruim wil u dat Beliris wordt?

01.16 Vincent Scourneau (MR): Quand je regarde l'ambition du budget qui est proposé par Mme la ministre, je constate que le poste le plus important est consacré à la mobilité. Dans ce poste, dix millions sont consacrés au RER. Je m'intéresse donc au projet RER qui n'est pas un projet bruxello-bruxellois mais un projet qui concerne les trois Régions et où chacun joue sa part. Je demande donc, à ce titre, si l'on peut imaginer une meilleure collaboration entre les Régions. J'ai dit que je ne voulais pas en faire un problème communautaire. Loin de moi cette idée! Je ne vois pas en quoi cela vous indispose que la Région wallonne accède plus facilement à Bruxelles via le RER ou, inversement, que les Bruxellois accèdent plus facilement à la Wallonie par le RER. Améliorer la mobilité contribue à l'image de marque de la Région bruxelloise et, par voie de conséquence, il n'est pas inadapté mais plutôt pragmatique de prévoir des projets ambitieux en matière de mobilité.

L'un des projets les plus ambitieux pour une meilleure mobilité bruxelloise, c'est effectivement d'avancer sur le projet du RER. Il est déjà très loin en Flandre où il est quasi totalement réalisé. On peut se poser la question de savoir pourquoi.

01.17 Pieter De Spiegeleer (VB): Malheureusement?

01.18 Vincent Scourneau (MR): Je ne sais pas si c'est un bonheur ou un malheur mais en tout cas, c'est un fait. Aujourd'hui, par rapport à ce fait, je demande comment on peut avancer. Des milliards ont déjà été consacrés.

Une certaine émission portait à l'époque sur les travaux inutiles. Je n'imagine pas que, demain, nous devrions faire le constat que les milliards engagés l'ont été inutilement pour mettre sur pied quatre voies afin de désengorger la mobilité bruxelloise. Je pense qu'il est temps d'avancer.

L'enveloppe qui avait été consacrée en 2000 - et il est parfois bon de le rappeler - était une enveloppe qui suffisait à l'époque mais qui a été épuisée, compte tenu de la dilatation des délais qui ont fait exploser les budgets. On va se retrouver dans une situation analogue qui va nous remettre en difficulté et qui va vraisemblablement nécessiter de nouvelles enveloppes pour finaliser ce projet. Vous me direz que tant qu'il n'est pas réalisé, tant mieux, il ne coûte rien mais en tout cas les budgets qui ont été consacrés ne servent à rien. Si vous venez visiter ma commune, plus de dix kilomètres ont été réalisés avec deux voies supplémentaires qui sont inopérantes, avec des quais qui existent et qui pourraient être utilisés mais qui sont inopérants. C'est d'un ridicule absolu! Il faut absolument avancer ou trouver d'autres solutions.

Il faut se dire que l'on peut éventuellement contourner Linkebeek, mais malheureusement la voie de chemin de fer est ce qu'elle est et il convient de rester à côté des voies existantes. Peut-être pourrait-on installer un aiguillage pour retomber sur deux voies à cet endroit?

Je n'en sais rien car je ne suis pas un technicien du rail mais un pauvre petit bourgmestre de province...Et encore, si vous relisez mes déclarations dans la presse datant des années 2000, vous constaterez que ma commune, Eigenbrakel, n'était pas demanderesse – parce que nous avons la gare qui est la mieux desservie de la ligne 124 entre Bruxelles et Charleroi avec beaucoup d'omnibus et une desserte facilitée aux heures de pointe à cet endroit – mais il n'en demeure pas moins que si l'on veut jouer le jeu de l'intérêt public supracommunal, il fallait s'insérer dans ce projet qui était extrêmement nuisible pour un bourgmestre.

En effet, on a dû exproprier des centaines de personnes pour réaliser les deux voies supplémentaires. On a dû expliquer cela à la population qui a vécu au travers de chantiers d'envergure qui ont duré plus de vingt ans et qui sont encore en cours, et qui ont eu pour corollaire les troubles de voisinage qui les caractérisent. Cela a impliqué des contacts permanents avec des riverains qui étaient indisposés par le chantier, qui ne se rendent pas à Bruxelles mais qui ont le bout de leur jardin raboté de vingt mètres. Croyez-moi bien qu'il fallait les rencontrer, discuter avec eux et leur faire comprendre qu'il s'agissait d'un projet supracommunal d'intérêt public vis-à-vis duquel on avait postulé un oui de principe même si, *a priori*, on n'était pas demandeur.

Aujourd'hui, toutes ces personnes qui ont vu les choses se réaliser pour rien ne comprennent pas et, manifestement, tout a été bloqué à cause, je pèse mes mots, d'un endroit sur cette ligne qui fait obstruction à son développement. Qu'on le veuille ou non, c'est Linkebeek, c'est en Région flamande. Ceci est un constat – je n'en fais pas un principe communautaire –, à moins que vous n'expliquiez cette paralysie par le fait qu'il est malheureux d'avoir implanté le RER, que ce soit au Nord ou au Sud du pays. Je ne m'explique pas cette situation et en tout cas j'attends depuis vingt ans un train qui n'est pas à l'heure et qui a vingt ans de retard.

01.19 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het aanbod om bijkomend de lijnen nog eens aan te geven, om dan in tweede orde een antwoord te ontvangen. Ik apprecieer dat ten zeerste.

Ik wil ook een suggestie doen, want de discussie die zich hier ontspon, bewijst het punt dat ik reeds gemaakt heb. Iedereen lonkt hier naar de kist vol met Belirisgeld. Bepaalde burgemeesters, bijvoorbeeld die van Eigenbrakel en Hoeilaart, om maar twee vriendelijke burgemeesters die als eerste bij mij opkomen te noemen, hebben heel concrete ideeën over wat er met dat geld kan gebeuren. Mevrouw de minister, ik stel voor dat u zich strikt aan het kader houdt dat de historische doelstelling van Beliris omvat. Dan is er geen discussie meer mogelijk en komen de middelen daar terecht waar ze horen terecht te komen. Ik vond het belangrijk om u deze suggestie mee te geven.

Le président: Mme la ministre, un grand merci pour votre présence et votre disponibilité, ainsi que pour l'exposé, les réponses et les précisions que vous avez pu apporter aux collègues sur tous ces dossiers. Nous avons, à nouveau, eu un échange que je qualifierais d'instructif. Un grand merci aux collègues aussi.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 16 h 34.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.34 uur.*