



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

14 MARS 2023

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

**Audition de la STIB relative aux aspects
techniques des difficultés rencontrées sous le
Palais du Midi dans le cadre du chantier de la
future ligne du métro n°3**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par MM. David WEYTSMAN (F) et
Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

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

Membre suppléant : Mme Marie Nagy.

Autres membres : M. Geoffroy Coomans de Brachène, Mmes Els Rochette, Hilde Sabbe.

GEWONE ZITTING 2022-2023

14 MAART 2023

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

**Hoorzitting met de MIVB over de techni-
sche aspecten van de problemen bij de on-
dertunneling van het Zuidpaleis in het ka-
der van de aanleg van de toekomstige
metrolijn 3**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heren David WEYTSMAN (F) en
Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: Mevr. Leila Agic, 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 heren Youssef Handichi, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervanger Mevr. Marie Nagy.

Andere leden: De heer Geoffroy Coomans de Brachène, mevr. Els Rochette, mevr. Hilde Sabbe.

La présidente précise que la commission de la mobilité a voulu entendre un représentant de la STIB au sujet des lourds problèmes rencontrés depuis plus d'un an dans la construction d'un tunnel sous le Palais de Midi dans le cadre du chantier de la future ligne de métro n°3. Des demandes d'explications ont par ailleurs été adressées à la ministre Elke Van den Brandt et développées en réunion du 21 mars 2023.

I. Exposé de M. Carlos Van Hove, directeur du programme Nord-Albert dans le chantier de la future ligne de métro n°3

M. Carlos Van Hove rappelle tout d'abord que la première partie du chantier du métro 3 relie la place Albert (Forest) à la gare du Nord. Il s'agit de convertir une ligne de tram en ligne de métro. Ce projet comporte quatre chantiers en cours. Le premier porte sur la station Albert, qui formera le terminus de la ligne de métro au niveau -2, mais comportera aussi des terminus de tram au niveau -1. Le terminus du tram 51 devrait y être inauguré à la fin de l'été 2023.

Un second chantier, au terminus de la gare du Nord, est délégué à Beliris. Le troisième chantier concerne l'adaptation des arrêts de tram existants, afin de les rendre compatible avec le métro.

Le quatrième chantier se déroule sous la place de la Constitution et l'avenue de Stalingrad, où se trouvera la future station « Toots Thielemans ». La majeure partie du projet « Toots Thielemans » a été réalisée, hormis le passage sous le tunnel du tram et la partie en diagonale sous le Palais du Midi.

Le chantier sous cet édifice comporte trois phases. Il s'agit d'abord de placer deux rideaux étanches et porteurs sous le Palais du Midi, jusqu'à une couche d'argile. Le défi technique est immense, vu l'exigüité du parking situé sous le bâtiment. Ensuite, il faudra placer une dalle de couverture sur ces deux rideaux. Enfin, il y aura l'excavation du tunnel.

Les machines sont situées dans le parking du Palais, où la hauteur sous plafond est de 2,10 à 2,30 mètres. Cet espace exigü rend impossible l'usage de certaines machines. C'est pourquoi l'excavation, jusqu'à une profondeur de 30 mètres, se fait grâce à la technique du « jet grouting », qui est prévue par le cahier de charges. Cela consiste à pulvériser dans les trous du ciment qui, se mélangeant à la terre, constituera des colonnes de ciment. Accolées les unes aux autres, sur 5 rangées de 90 cm de diamètre, ces colonnes doivent, aux termes du cahier de charges, former un mur de 3 mètres de large, étanche et porteur, capable de supporter une force de 8 MPa (mégapascal).

De voorzitter legt uit dat de commissie voor Mobiliteit een vertegenwoordiger van de MIVB wilde horen over de ernstige problemen die zich al sinds meer dan een jaar voordoen bij de ondertunneling van het Zuidpaleis in het kader van de aanleg van de toekomstige metrolijn 3. Daarnaast werden er ook meerdere vragen om uitleg gesteld aan minister Elke Van den Brandt in de vergadering van 21 maart 2023.

I. Uiteenzetting door de heer Carlos Van Hove, directeur van het programma Noord-Albert van de werken voor de toekomstige metrolijn 3

De heer Carlos Van Hove herinnert er allereerst aan dat het eerste deel van de aanleg van metrolijn 3 betrekking heeft op het stuk tussen het Albertplein (Vorst) en het Noordstation. Op dat gedeelte wordt een tramlijn omgebouwd tot een metrolijn. In het kader van dat project wordt er momenteel op vier locaties gewerkt. Ten eerste wordt er gewerkt aan het station Albert. Daar komt op verdieping -2 de eindhalte van de metrolijn en op verdieping -1 de eindhalte van meerdere tramlijnen. Normaal gezien zal de eindhalte van tramlijn 51 er op het einde van de zomer 2023 in gebruik genomen worden.

Een tweede onderdeel van de werkzaamheden betreft de eindhalte aan het Noordstation en dit werd toevertrouwd aan Beliris. Een derde onderdeel betreft de aanpassing van de huidige tramhaltes om ze geschikt te maken voor de metro.

Het vierde onderdeel betreft de werken onder het Grondwetplein en de Stalingradlaan, waar het toekomstige station 'Toots Thielemans' zal komen. Dat deel van het project is grotendeels voltooid, met uitzondering van de doorgang onder de tramtunnel en de tunnel die diagonaal onder het Zuidpaleis loopt.

De werkzaamheden onder het Zuidpaleis bestaan uit drie fasen. Eerst worden onder het Zuidpaleis twee waterdichte, dragende zijwanden aangebracht tot op de kleilaag. Dat is een gigantische technische uitdaging, gelet op de kleine afmetingen van de parkeergarage onder het gebouw. Vervolgens moet er boven op die twee zijwanden een plaat worden aangebracht, waarna de tunnel kan worden uitgegraven.

De machines bevinden zich in de parkeergarage van het Zuidpaleis. Doordat de plafondhoogte daar slechts 2,10 tot 2,30 meter is, kunnen bepaalde soorten machines er niet worden ingezet. Daarom wordt er voor het uitgraven, tot een diepte van 30 meter, gebruikgemaakt van de jetgroutingtechniek. Die techniek werd opgenomen in het bestek en bestaat erin dat er cement in de bodem wordt gespoten dat zich met de aarde vermengt tot kolommen. Die kolommen worden tegen elkaar geplaatst in 5 rijen met een diameter van 90 cm. Het geheel moet volgens het bestek een waterdichte, dragende muur van 3 meter breed vormen die bestand is tegen een druk van 8 MPa (mégapascal).

Une contrainte supplémentaire est que les caves du Palais n'étaient que peu accessibles avant le chantier, car elles étaient encombrées par les stocks des commerces du bâtiment. Des carottages du sous-sol ont été réalisés en 2015 et en 2017, mais en nombre insuffisant, c'est-à-dire aux seuls endroits accessibles. Il est rapidement apparu que les structures des parachèvements étaient différentes de ce qui était mentionné sur les plans des Archives de Bruxelles.

Quand les opérations de « jet grouting » ont débuté en février 2021, les ouvriers ont eu la surprise de constater que le niveau du ciment injecté baissait. Cela signifiait que le ciment injecté ne restait pas dans le trou foré, mais s'échappait par d'autres voies. Le coulis s'infiltrait et se répandait dans les cavités du lit de la Senne. Par conséquent, les colonnes adjacentes risquaient de dévier, compromettant l'étanchéité du mur à construire. Or, les colonnes doivent absolument être verticales et contigües pour former un rideau étanche.

L'entrepreneur impute cet obstacle à l'hétérogénéité du sous-sol marécageux, qu'il analyse comme un élément imprévisible, ce que conteste la STIB, selon laquelle ces risques pouvaient être prévisibles.

Il fallait en tout cas suspendre les travaux et réfléchir à une alternative. L'entrepreneur suggère dès lors une modification du projet : placer 3 rangées de colonnes de 140 cm de diamètre, au lieu de cinq de 90 cm. Cela permet de garantir la verticalité et l'étanchéité du dispositif. En revanche, la portance de ces colonnes serait moindre. Dès lors, la STIB a accepté, après consultation de son bureau d'étude, d'abaisser ses exigences de résistance de 8 à 5 MPa. En outre, les colonnes seront forées pour y insérer des micropieux, là où la pression sera la plus forte. Par ailleurs, du ciment sera encore injecté aux points d'intersection des trois colonnes. L'ouvrage, dont la stabilité doit être garantie, est donc complexe à réaliser.

De même, au lieu de placer une dalle de couverture sous le Palais du Midi, il faudrait placer une centaine de poutres, car cela supportera mieux les mouvements du bâtiment.

Cette solution technique a été adoptée par la STIB en juin 2022. L'entrepreneur a ensuite estimé, en août 2022, que cette solution induirait un surcoût énorme, doublant le budget initial et repoussant de huit ans l'échéance des travaux. Certes, ces éléments financiers et temporels sont encore en pleine négociation ; M. Van Hove ne s'y attardera donc pas.

Een bijkomend probleem is dat de kelders van het Zuidpaleis voor de start van de bouwwerken slechts beperkt toegankelijk waren, omdat ze vol zaten met de voorraden van de handelaars in het gebouw. In 2015 en 2017 werden er aan de hand van kernboringen monsters van de ondergrond genomen, maar alleen op de toegankelijke plaatsen. Het waren er dus te weinig. Al snel bleek dat de afwerking niet overeenstemde met de plannen van het Archief van de Stad Brussel.

Toen het jetgrouten in februari 2021 van start ging, ontdekten de arbeiders tot hun verbazing dat het peil van het geïnjecteerde cement daalde. Dat betekende dus dat het cement niet in het boorgat bleef, maar verder in de bodem lekte. Het verspreidde zich namelijk in de holtes van de oude bedding van de Zenne. Daardoor dreigden de pijlers niet perfect verticaal in de bodem te zitten, waardoor de waterdichtheid van de te bouwen muur in het gedrang zou komen. Om een waterdichte wand te vormen, moeten de cementkolommen immers verticaal geplaatst zijn en perfect tegen elkaar aansluiten.

Volgens de aannemer zijn die problemen te wijten aan de heterogene samenstelling van de drassige ondergrond, wat volgens hem niet voorzien kon worden. Dat laatste betwist de MIVB, want volgens haar waren die risico's wel degelijk voorspelbaar.

In ieder geval moesten de werkzaamheden worden opgeschort en moest er nagedacht worden over een alternatief. Daarop stelde de aannemer voor om het project te wijzigen door drie rijen aan te brengen van kolommen met een diameter van 140 cm in plaats van vijf rijen van kolommen met een diameter van 90 cm. Daardoor zouden ze perfect verticaal geplaatst kunnen worden en zou de waterdichtheid van de constructie gegarandeerd zijn. Anderzijds zou het draagvermogen van die kolommen kleiner zijn. Daarom heeft de MIVB er na overleg met haar studie bureau mee ingestemd om haar eisen op het vlak van weerstandsvermogen te verlagen van 8 naar 5 MPa. Bovendien zullen er gaten worden geboord om kleine palen in de bodem te plaatsen op plaatsen waar de druk het grootst zal zijn. Daarnaast zal er nog extra cement worden ingespoten op de raakpunten van de drie kolommen. Kortom, de aanleg van een dergelijke constructie, waarvan de stabiliteit gegarandeerd moet zijn, is erg complex.

Verder zouden er in plaats van een dekplaat onder het Zuidpaleis een honderdtal steunbalken worden aangebracht. Zo zou de constructie beter bestand zijn tegen de bewegingen van het gebouw.

In juni 2022 keurde de MIVB die voorgestelde technische oplossing goed. Vervolgens raamde de aannemer in augustus 2022 dat die oplossing tot enorme extra kosten zou leiden, waardoor het oorspronkelijke budget zou verdubbelen en de termijn van de werkzaamheden met acht jaar zou opschuiven. Aangezien er nog volop onderhandeld wordt over het financiële aspect en het tijdschema, zal de heer Van Hove er niet dieper op ingaan.

Une prolongation des travaux a bien sûr d'autres conséquences encore. Les commerçants et les riverains du boulevard de Stalingrad souffrent beaucoup de ces travaux, notamment à cause du bruit et des vibrations. Ceux qui étaient installés au-dessus du tunnel, ont dû emménager dans les containers dits « Stalingrad Village ». Les perspectives ne sont malheureusement pas bonnes pour les commerçants et les riverains.

M. Van Hove expose les nombreuses consultations effectuées par la STIB dès le début des travaux en février 2021 pour obtenir des études et des tests complémentaires au sujet des délais requis et des solutions techniques envisagées. A l'appui de ces études, à la fin de l'année 2022, la STIB a ordonné au consortium « SM Toots » de reprendre l'exécution des travaux, ce que celui-ci a refusé. La STIB a dû constater formellement l'absence de reprise des travaux. La STIB a également demandé de détailler, au regard du cahier des charges, l'estimation augmentée du coût du marché, ce que le consortium a également refusé. Les pourparlers sont toujours en cours.

Vu les montants et le planning démesurés, la STIB a demandé au bureau d'étude Gamaco d'analyser toutes les alternatives envisageables, sans accorder a priori de prééminence à l'un des scénarios. Il est notamment apparu que la technique de la congélation n'est pas convaincante, de même qu'une technique innovante, dénommée « dreamcutter », qui présente l'inconvénient de ne pas encore avoir été utilisée sur un chantier réel et celui de ne pas être appropriée pour les poutres de couverture. De plus, l'offre remise par l'entrepreneur recourant au « dreamcutter » n'est pas concurrentielle par rapport au marché public en cours.

Le consortium « SM Toots » a dès lors proposé à la STIB de recourir à une autre méthode, consistant à passer au travers du bâtiment du Palais du Midi pour forer. Cette technique, visant à réaliser des parois moulées ou des pieux forés, implique de démonter la toiture et l'intérieur du bâtiment, pour permettre l'usage de la grue. Elle a fait ses preuves à d'autres endroits du chantier de la ligne de métro, par exemple au boulevard Jamar, où le sous-sol est de même nature que sous le Palais du Midi.

Par ailleurs, il faudrait maintenir la façade du bâtiment à l'aide d'étais extérieurs, comme ce fut le cas sur le chantier de la place De Brouckère.

L'inconvénient est de devoir solliciter des permis d'urbanisme, ce qui réclame du temps, et de déloger les occupants du Palais le temps des travaux. Cependant, une fois de tels permis obtenus, l'exécution des travaux serait plus rapide qu'avec la méthode envisagée dans le marché public. La durée des travaux serait estimée à cinq ans, ce qui permettrait aussi un réaménagement plus rapide de l'avenue de Stalingrad. Quant au coût des travaux, il serait probablement inférieur à celui d'un « jet grouting », mais il faudrait y inclure le coût de reconstruction du Palais. Ce dernier serait donc profondément restauré.

Het feit dat de werken langer duren dan gepland, heeft natuurlijk nog meer gevolgen. Zo ondervinden de handelaars en bewoners van de Stalingradlaan veel hinder, onder meer door het lawaai en de trillingen. De handelaars die boven de tunnel waren gevestigd, moesten verhuizen naar de containers van 'Stalingrad Village'. De vooruitzichten voor de handelaars en buurtbewoners zien er helaas niet goed uit.

De heer Van Hove licht de talrijke raadplegingen toe die de MIVB vanaf het begin van de werken in februari 2021 heeft uitgevoerd om aanvullende studies en tests te verkrijgen over de vereiste termijnen en de beoogde technische oplossingen. Op basis van die studies beval de MIVB eind 2022 het consortium 'SM Toots' om de werken te hervatten, maar het consortium weigerde dat. De MIVB moest formeel vaststellen dat de werkzaamheden niet werden hervat. De MIVB vroeg ook om details over de verhoogde raming van de kosten van de opdracht tegenover het bestek, wat het consortium eveneens weigerde. De gesprekken zijn nog gaande.

Gezien de buitenproportionele kosten en de buitensporige planning heeft de MIVB het adviesbureau Gamaco verzocht om alle mogelijke alternatieven te analyseren, zonder een van de scenario's voorrang te geven. Zo werd duidelijk dat de techniek op basis van bevriezing niet geschikt zou zijn, evenmin als een innovatieve techniek genaamd 'dreamcutter'. Die laatste is immers nog nooit echt in de praktijk toegepast en is bovendien niet geschikt voor de steunbalken. Bovendien is de offerte van de aannemer die die techniek gebruikt, niet concurrentieel in vergelijking met de lopende overheidsopdracht.

Daarom stelde het consortium 'SM Toots' de MIVB voor om een andere methode te gebruiken, namelijk bovengronds dwars door het Zuidpaleis boren om op die manier wanden in de grond te gieten of gaten te boren voor palen. Die techniek houdt in dat het dak en de binnenkant van het gebouw volledig moeten worden ontmanteld om met een kraan te kunnen werken. Het is een methode die haar nut heeft bewezen op andere plaatsen van de metrowerken, zoals in de Jamarlaan, waar de ondergrond vergelijkbaar is met die van het Zuidpaleis.

Bovendien zou de gevel van het gebouw moeten worden ondersteund met externe steunbalken, zoals het geval was op het De Brouckèrplein.

Het nadeel van die optie is dat er een stedenbouwkundige vergunningen moeten worden aangevraagd, wat tijd kost, en dat de gebruikers van het Zuidpaleis het gebouw tijdens de werkzaamheden moeten verlaten. Zodra de nodige vergunningen zijn verkregen, zouden de werkzaamheden echter sneller kunnen worden uitgevoerd dan met de methode waarin de overheidsopdracht voorziet. De duur van de werkzaamheden wordt geraamd op vijf jaar, wat ook een snellere herinrichting van de Stalingradlaan mogelijk maakt. De kosten van de werken zouden waarschijnlijk lager liggen dan die van de jetgroutingtechniek, maar de kosten van de wederopbouw van het Zuidpaleis moeten daar wel nog bij worden gerekend. Het Zuidpaleis zou in dat geval grondig worden gerestaureerd.

II. Échanges de vues

M. David Weytsman voudrait d'abord que M. Van Hove rappelle les motifs du choix du tracé du tunnel. Par ailleurs, l'entrepreneur avait le choix de la méthode pour le placement des rideaux, moyennant le respect des exigences figurant dans le cahier des charges. Pourquoi ne pas avoir procédé à plus de carottages en préparation des travaux ? L'argument de l'occupation des caves du Palais, qui est un bâtiment public, ne paraît pas convaincant. Certaines caves sont condamnées depuis 2019 en raison des travaux.

Pourquoi avoir accepté la piste avancée par l'entrepreneur concernant les rangées de colonnes, de 3 rangées de 140 cm de diamètre ? Est-on certain de la sûreté de cette solution ? Quelles étaient les autres options envisageables ?

Pourquoi l'entrepreneur estime-t-il que le budget des travaux doit être doublé ? Considère-t-on tout le tracé du métro entre la gare du Midi et le boulevard Lemonnier pour parler de doublement du budget, ou seulement la partie sous le Palais du Midi ? Pourquoi estime-t-il que la durée des travaux serait portée à dix ans ?

Il semble que les occupants du Palais devront de toute façon être délogés, quelle que soit l'option suivie. Est-ce exact ? La STIB savait-elle dès le début des travaux que le bâtiment devrait être vidé de ses occupants ?

Pour quelles raisons l'option de la congélation du sol a-t-elle été rejetée ? Pourquoi les deux options présentées (creusement sous le Palais par « jet grouting » ou au travers du Palais) sont-elles aussi chères l'une que l'autre ? Dans le cas d'un passage au travers du bâtiment, à quel point le maintien des façades par des étonçons aura-t-il une emprise sur l'espace public ? Cela pourrait compromettre le maintien des conteneurs pour les commerçants sur les boulevards.

En réponse à une question d'actualité en séance plénière du 17 février dernier, le gouvernement a précisé que deux options sont envisageables, comme vient de le faire M. Van Hove : creuser sous le Palais ou au travers. Pourquoi ne pas examiner une troisième piste, celle de modifier le tracé du tunnel ? Quel serait le coût de ce scénario et la durée des travaux ?

M. Weytsman déplore le retard avec lequel la STIB a communiqué sur les problèmes rencontrés. Il faut prendre davantage en compte les souffrances des commerçants. Un nouveau restaurant sera inauguré ce jeudi dans le Palais du Midi, dans l'ignorance des conséquences liées au chantier. Quand la gravité du problème est-elle apparue ? Les commerçants pourront-ils prétendre à des indemnités ? Qui supportera les frais de déménagement des occupants du Palais ? Où pourra-t-on les installer durant les travaux ? Enfin, M. Van Hove peut-il affirmer que la stabilité du Palais est assurée ?

II. Gedachtewisseling

De heer David Weytsman wil eerst dat de heer Van Hove nogmaals uitlegt waarom er voor het tunneltracé werd gekozen. Bovendien kon de aannemer zelf een methode kiezen voor het plaatsen van de zijwanden, zolang die aan de eisen in het bestek voldeed. Waarom werden er bij de voorbereiding van de werken niet meer kernboringen verricht? Het argument dat de kelders van het Zuidpaleis, dat toch een openbaar gebouw is, te vol zaten, lijkt niet overtuigend. Sommige kelders worden sinds 2019 niet meer gebruikt vanwege de werkzaamheden.

Waarom heeft de MIVB het voorstel van de aannemer betreffende 3 rijen van kolommen van 140 cm diameter aanvaard? Kunnen we er zeker van zijn dat die oplossing veilig is? Welke andere opties werden er overwogen?

Waarom vindt de aannemer dat het budget voor de werken verdubbeld moet worden? Heeft die verdubbeling van het budget betrekking op het hele metrotraject tussen het Zuidstation en de Lemonnierlaan of alleen op het gedeelte onder het Zuidpaleis? Waarom meent hij dat de duur van de werken tot tien jaar zou worden verlengd?

Het ziet ernaar uit dat de gebruikers van het Zuidpaleis het gebouw hoe dan ook moeten verlaten, ongeacht de optie die gekozen wordt. Klopt dat? Wist de MIVB vanaf het begin van de werken dat de gebruikers uit het gebouw zouden moeten vertrekken?

Waarom werd de optie om de bodem te bevriezen uitgesloten? Hoe komt het dat de twee voorgelegde opties (onder het paleis graven door middel van jetgrouten of bovengronds dwars door het Zuidpaleis werken) even duur zijn? Mocht er voor de laatste optie gekozen worden, hoeveel openbare ruimte zouden de steunbalken van de gevels in beslag nemen? Daardoor dreigen de containers die er nu staan voor handelaars, verwijderd te moeten worden.

Op een actualiteitsvraag in de plenaire vergadering van 17 februari antwoordde de regering, net als de heer Van Hove daarnet aangaf, dat er twee opties mogelijk zijn: onder het Zuidpaleis door graven of dwars door het gebouw heen werken. Waarom wordt er geen derde optie onderzocht, namelijk het wijzigen van het tracé van de tunnel? Hoeveel zou een dergelijk scenario kosten en hoelang zouden de werken daarvoor duren?

De heer Weytsman betreurt dat de MIVB pas laatsttijdig communiceerde over de problemen waarmee ze geconfronteerd werd. Er moet meer aandacht worden besteed aan het leed van de handelaars. Aanstaaende donderdag wordt in het Zuidpaleis een nieuw restaurant ingehuldigd. Die ondernemer lijkt dus niet op de hoogte te zijn van de gevolgen van de werken. Wanneer is de ernst van het probleem duidelijk geworden? Hebben de handelaars recht op schadevergoeding? Wie zal de kosten betamen voor de verhuizing van alle gebruikers uit het Zuidpaleis? Waar zullen die tijdens de werken worden ondergebracht? Kan de heer Van Hove tot slot bevestigen dat de stabiliteit van het

Mme Cieltje Van Achter relève que les deux scénarios présentés par M. Van Hove impliquent l'évacuation des occupants du Palais du Midi. Le second scénario, celui du démontage du bâtiment, représenterait un changement fondamental du chantier, par rapport à ce qui était initialement prévu dans le cahier des charges. N'y a-t-il pas un risque à s'appuyer sur cet instrument juridique en pareille hypothèse ?

Peut-on craindre, pour la seconde partie du chantier du métro 3 entre la gare du Nord et Bordet, des obstacles techniques similaires à ceux rencontrés sous le Palais du Midi ? Il est probable que le sous-sol soit d'une nature comparable, mais la technique d'excavation sera peut-être différente.

Enfin, il incombera au gouvernement de prendre des mesures pour garantir la poursuite de l'exécution du chantier du métro 3, vu la hausse vertigineuse des dépenses à laquelle on assiste. Jusqu'où le gouvernement délègue-t-il à la STIB la conduite des négociations avec le consortium d'entreprises ? Il devra bien prendre certaines décisions politiques dans ce cadre.

M. Ibrahim Dönmez considère que la Région est face à deux scénarios : soit on est parti pour dix ans, avec une flambée des dépenses, soit on gagne du temps et on obtiendra un Palais du Midi rénové et moins énergivore, sans forte hausse du coût. La STIB privilégie-t-elle un des deux scénarios ? Quand le choix de la méthode sera-t-il fait ?

Il s'agit ici de choisir la méthode la plus indiquée pour les citoyens, en particulier pour les commerçants de ce quartier. Comment ces derniers seront-ils indemnisés, étant entendu que les nuisances dureront des années ? Quels ont été les accommodements proposés jusqu'ici par la STIB aux commerçants et aux riverains ? Combien de réunions d'information seront organisées ? Celles qui se sont déjà tenues ont-elles eu lieu en présentiel ou à distance ? Il faut s'assurer de la participation des citoyens à ce chantier.

M. Arnaud Verstraete admet être surpris par le manque de prévisibilité des problèmes rencontrés. Comment est-il possible que l'on ait été pris au dépourvu ? Quelles analyses préparatoires ont été effectuées, avant de débiter le chantier ? Quel budget fut consacré à ces études ? Quoi qu'il en soit, nul n'ignore la nature marécageuse du sous-sol du vieux Bruxelles, ni la présence du lit de la Senne. Les fonctions sociales du Palais du Midi sont connues également. En outre, il n'est pas rare que des plans anciens ne correspondent pas complètement à la réalité. On ne peut sérieusement affirmer que les ingénieurs ont été pris par surprise.

Zuidpaleis gewaarborgd is?

Mevrouw Cieltje Van Achter merkt op dat in de twee scenario's die de heer Van Hove schetst, de gebruikers uit het Zuidpaleis moeten vertrekken. Het tweede scenario, dat de ontmanteling van het gebouw inhoudt, behelst een fundamentele wijziging van het project ten opzichte van het oorspronkelijke bestek. Is het in dat geval niet riskant om zich op dat juridische instrument te baseren?

Zijn er voor het tweede deel van de aanleg van metrolijn 3 tussen het Noordstation en Bordet gelijkaardige technische obstakels als onder het Zuidpaleis te verwachten? De ondergrond zal waarschijnlijk vergelijkbaar zijn, maar misschien wordt daar een andere graaftechniek gehanteerd.

Ten slotte is het aan de regering om maatregelen te nemen teneinde de verdere uitvoering van de plannen voor metrolijn 3 te waarborgen, gelet op de explosief stijgende kosten. In hoeverre delegeert de regering het voeren van onderhandelingen met het consortium van ondernemingen aan de MIVB? De regering zal hoe dan ook een aantal politieke beslissingen moeten nemen.

De heer Ibrahim Dönmez meent dat het gewest twee opties heeft: de ene optie zal tien jaar duren en ontzettend veel kosten, terwijl er met de andere optie tijd gewonnen kan worden zonder dat de kosten sterk stijgen en we op de koop toe een gerenoveerd en energiezuiniger Zuidpaleis krijgen. Geeft de MIVB de voorkeur aan een van beide opties? Wanneer zal ze de methode kiezen?

De vraag is hier welke methode het beste is voor de burgers, met name voor de handelaars in de zone. Hoe worden zij gecompenseerd, aangezien de hinder jarenlang zal duren? Welke afspraken heeft de MIVB tot dusver gemaakt met de handelaars en omwonenden? Hoeveel informatievergaderingen zullen er worden gehouden? Werden de reeds georganiseerde bijeenkomsten in levenden lijve bijgewoond door de deelnemers, of werden ze op afstand georganiseerd? Het is belangrijk dat de burgers worden betrokken bij de werken.

De heer Arnaud Verstraete geeft toe dat hij verrast is door het gebrek aan voorspelbaarheid van de ondervonden problemen. Hoe is het mogelijk dat die problemen zo onverwachts opduiken? Welke voorbereidende analyses werden uitgevoerd alvorens met de werken te beginnen? Welk budget werd er uitgetrokken voor die studies? In elk geval weet iedereen dat de ondergrond van het oude Brussel drassig is en waar de bedding van de Zenne ligt. Ook de sociale functies van het Zuidpaleis zijn bekend. Bovendien is het niet ongewoon dat oude plannen volledig afwijken van de werkelijkheid. Het is niet ernstig om te beweren dat de ingenieurs compleet verrast werden.

De plus, ces risques, dont l'hétérogénéité du sous-sol et la profondeur inhabituelle à laquelle se trouve la couche d'argile, figuraient dans le cahier des charges. Pour que les choses soient claires, M. Van Hove peut-il le confirmer ? Comment, dès lors, expliquer que les pourparlers avec l'entrepreneur soient si difficiles ? Pourquoi ne pas tout simplement s'en référer au cahier des charges ?

L'alourdissement des dépenses et l'allongement des délais liés à l'excavation sous le bâtiment sont donc difficilement défendables, mais l'autre option, celle du démontage du Palais et du façadisme, semble pire encore. Cela revient à une évacuation forcée et brutale des personnes occupant ce bâtiment.

Peut-être l'entrepreneur pousse-t-il vers cette solution pour des raisons moins avouables. En effet, le prestataire pourrait en tirer prétexte pour invoquer une modification de la nature du marché du fait de l'adjudicataire, motif pour lequel il renoncerait dès lors à poursuivre l'exécution du marché, ou à tout le moins il exigerait des moyens supplémentaires.

Des études internationales ont démontré que des projets urbanistiques de grande ampleur dépassent toujours les échéances et les estimations budgétaires déterminées au départ. Le métro bruxellois confirme hélas cette conclusion. La STIB partage-t-elle ce point de vue ? Comment se prémunir de cette tendance ?

Enfin, M. Van Hove pourrait-il rappeler pourquoi la STIB a préféré creuser un nouveau tracé, plutôt que d'emprunter le tunnel du pré-métro ?

M. Youssef Handichi demande si l'accès aux caves du Palais du Midi aurait pu être libéré, lors des tests de carottages effectués en 2015 et en 2017. Si oui, la STIB aurait-elle choisi un autre tracé ? C'est la source des problèmes. De nombreuses personnes doutent de l'utilité de la future station « Toots Thielemans », entre la gare du Midi et Anneessens. Est-il encore temps de revenir sur cette décision ?

Beaucoup de commerçants fustigent la faiblesse du montant des indemnités perçues. Une éventuelle augmentation de ces indemnités dépend-elle de la STIB ou du gouvernement ? Il faut en tout cas éviter absolument un procès contre les entrepreneurs. Cela nous ferait perdre un temps précieux.

Dans l'hypothèse d'une déconstruction du Palais du Midi, le toit serait-il reconstruit à l'identique ?

Mme Isabelle Pauthier est étonnée d'entendre certains membres préconiser des solutions apparemment simples, alors que l'on manque encore d'éléments d'analyse. La STIB s'est enfoncée dans une situation critique, à cause du vieux dessein de transformer en métro le réseau de pré-métro, qui restait perçu comme une œuvre inachevée.

Bovendien kwamen de risico's, waaronder de heterogene samenstelling van de ondergrond en de ongewone diepte van de kleilaag, al aan bod in het bestek. Kan de heer Van Hove dit voor alle duidelijkheid bevestigen? Hoe valt het dan te verklaren dat de gesprekken met de aannemer zo moeizaam verlopen? Waarom wordt er niet gewoon verwezen naar het bestek?

De hogere kosten en langere termijnen voor het uitgraven onder het gebouw zijn dus moeilijk te verdedigen, maar de andere optie, namelijk de ontmanteling van het Zuidpaleis met enkel behoud van de gevels, lijkt nog erger. Dat komt immers neer op een gedwongen en brutale verwijdering van de mensen die dat gebouw gebruiken.

Misschien heeft de aannemer andere, onuitgesproken redenen om aan te dringen op die oplossing. Hij zou dat immers als voorwendsel kunnen gebruiken om zich te beroepen op een wijziging van de aard van de opdracht, op grond waarvan hij dan van de uitvoering van de opdracht zou afzien of op zijn minst extra middelen zou eisen.

Uit internationale studies is gebleken dat grootschalige stadsontwikkelingsprojecten altijd de oorspronkelijke termijnen en budgettaire ramingen overschrijden. Helaas blijkt dat nu ook het geval te zijn met de Brusselse metrowerken. Deelt de MIVB dat standpunt? Hoe kan die tendens worden vermeden?

Kan de heer Van Hove ons er ten slotte aan herinneren waarom de MIVB er de voorkeur aan gaf een nieuwe tunnel te graven in plaats van de huidige premetrotunnel te gebruiken?

De heer Youssef Handichi vraagt of de toegang tot de kelders van het Zuidpaleis had kunnen worden vrijgemaakt tijdens de kernboringen van 2015 en 2017. Zo ja, zou de MIVB dan een andere route hebben gekozen? Die kwestie ligt immers aan de oorzaak van de problemen. Velen twijfelen aan het nut van het toekomstige station 'Toots Thielemans', tussen het Zuidstation en Anneessens. Is er nog tijd om terug te komen op die beslissing?

Veel handelaars klagen dat de compensatievergoedingen die ze kregen, te laag zijn. Wie beslist of die mogelijk verhoogd worden: de MIVB of de regering? In ieder geval moet een rechtszaak tegen de aannemers koste wat het kost worden voorkomen, want daarmee zou veel kostbare tijd verloren gaan.

Mocht het Zuidpaleis worden ontmanteld, wordt het dak daarna dan op exact dezelfde manier opnieuw geresatureerd?

Het verbaast **mevrouw Isabelle Pauthier** dat sommige commissieleden schijnbaar eenvoudige oplossingen bepleiten, terwijl nog elementen vereist voor de analyse ontbreken. De MIVB is in een kritieke toestand verstrikt geraakt door het oude plan om het premetronet om te vormen tot een metrolijn. De premetrolijn werd als onvoltooide infrastructuur beschouwd.

L'ancien ministre de la mobilité Pascal Smet répétait à l'envi il y a une quinzaine d'années que la construction d'un kilomètre de métro était équivalente à celle de dix kilomètres d'une ligne de tram. Cette comparaison paraît-elle à M. Van Hove appropriée en l'occurrence? Les 120 mètres à creuser représenteraient au bas mot 200 millions d'euros de dépenses, soit à peu près 2 milliards d'euros le kilomètre ! Le budget consacré au premier tronçon du futur métro 3 a littéralement explosé.

Comme M. Verstraete, l'oratrice considère que la nature délicate du sous-sol bruxellois est connue depuis longtemps et que l'entrepreneur a accepté ce marché en connaissance de cause. Dès 2016, la Commission royale des Monuments et des Sites (CRMS) avait averti des risques de creuser sous le Palais du Midi. Un an plus tard, le rapport d'incidences de la modification du PRAS liée au projet de métro 3 avait également mis ces risques en évidence, en mentionnant des possibilités de « désordre du bâti existant » et de mettre en péril le Palais du Midi, qui n'est certes pas classé, mais inscrit à l'inventaire du patrimoine. La STIB affirme que la stabilité du Palais n'est pas en danger, mais celle-ci est néanmoins monitorée au moyen de témoins.

La STIB et l'entrepreneur ont-ils suffisamment tenu compte de ces avertissements? Par ailleurs, l'étude d'incidences indiquait qu'une étude de contexte hydrogéologique devait être réalisée avant que ne débute la réalisation du chantier. En avait-on conscience au moment de délivrer le permis d'urbanisme?

La STIB a répondu en août 2018 aux recommandations de l'étude d'incidences que deux études géotechniques avaient été réalisées, en 2015 et en 2017, afin d'analyser les terrains rencontrés et que le Palais du Midi allait être monitoré en continu, ainsi que le bâti environnant. Ces études ont-elles été transmises à l'entrepreneur? Or, Mme Pauthier croit se souvenir que l'étude d'incidences a été réalisée alors que le projet était sensiblement différent, car il était envisagé de recourir à la technique de la congélation.

La demande de permis d'urbanisme déposée par la STIB le 12 novembre 2015, puis la version amendée de cette demande, déposée le 29 juin 2018, font état d'une modification de la technique d'exécution du chantier sous le Palais du Midi, en abandonnant la technique de la congélation par celle de la reprise en sous-œuvre. Certes, ce type de changement peut survenir, notamment d'après les conclusions d'une étude d'incidences, mais l'ampleur des changements décidés en l'occurrence est surprenante.

Cela avait conduit l'ARAU à demander, lors de l'enquête publique de novembre et décembre 2018, une étude complémentaire au rapport d'incidences. Cette demande n'a pas été entendue par la commission de concertation, ni dans le permis d'urbanisme, qui a été délivré seulement quatre mois plus tard, le 24 mai 2019. L'autorité qui a accordé le permis a-t-elle donc pu analyser ces risques en un délai si bref? Y a-t-il eu une volonté de conforter le projet avant les élections régionales de juin 2019, sans s'embarrasser d'études

De voormalige minister van Mobiliteit Pascal Smet herhaalde zo'n vijftien jaar geleden keer op keer dat de aanleg van één kilometer metro even veel kost als de aanleg van tien kilometer tramlijn. Lijkt die vergelijking de heer Van Hove in dit geval te kloppen? De tunnel van 120 meter kost minstens 200 miljoen euro. Dat komt neer op ongeveer 2 miljard euro per kilometer! Het budget voor het eerste deel van de toekomstige metrolijn 3 is letterlijk geëxplodeerd.

Net als de heer Verstraete is mevrouw Pauthier van mening dat het al lang bekend is dat Brussel een problematische ondergrond heeft en dat de aannemer deze opdracht met kennis van zaken heeft aanvaard. Al in 2016 waarschuwde de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) voor de risico's van graafwerken onder het Zuidpaleis. Een jaar later werd in het milieueffectrapport over de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) in verband met de plannen voor metrolijn 3 ook op al die risico's gewezen. Daarin is immers sprake van mogelijke "verstoringen" van het huidige gebouw en het in gevaar brengen van het Zuidpaleis, dat weliswaar niet beschermd is, maar wel voorkomt in de erfgoedinventaris. De MIVB stelt dat de stabiliteit van het Zuidpaleis niet in gevaar is, maar dat die niettemin wordt gecontroleerd.

Hebben de MIVB en de aannemer voldoende rekening gehouden met deze waarschuwingen? Bovendien werd in het effectenrapport ook aangegeven dat er een hydrogeologisch onderzoek uitgevoerd moest worden voor de start van de werken. Was men zich daarvan bewust op het moment dat de stedenbouwkundige vergunning werd verleend?

De MIVB reageerde in augustus 2018 op de aanbevelingen van het effectenrapport dat er twee geotechnische studies waren uitgevoerd, namelijk in 2015 en 2017, om de bodem te analyseren die er zou aangetroffen worden en dat het Zuidpaleis en de omliggende gebouwen permanent gemonitord zouden worden. Heeft de aannemer die studies ontvangen? Mevrouw Pauthier herinnert zich dat de effectenstudie werd uitgevoerd toen de plannen heel anders waren, omdat men toen nog uitging van bodembevriezing als gebruikte techniek.

De vergunningsaanvraag die de MIVB op 12 november 2015 indiende, en vervolgens de gewijzigde versie die op 29 juni 2018 werd ingediend, maken melding van een wijziging van de techniek om een tunnel te graven onder het Zuidpaleis, waarbij bodembevriezing werd ingeruild voor onderschoeiing. Het gebeurt wel vaker dat er zulke wijzigingen worden doorgevoerd, bijvoorbeeld op basis van de conclusies van een effectenstudie, maar in dit geval gaat het om verrassend uitgebreide wijzigingen.

Dit heeft het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) ertoe gebracht om tijdens het openbaar onderzoek in november en december 2018 om een aanvullende studie bij het effectrapport te verzoeken. Dat verzoek werd echter niet ingewilligd door de overlegcommissie, en al evenmin in de stedenbouwkundige vergunning, die amper vier maanden later, op 24 mei 2019, werd afgegeven. Was de vergunningverlenende overheid in staat om de risico's in zo'n korte tijd te analyseren? Wilde men het project misschien

complémentaires ? Le ministre de l'époque, M. Pascal Smet, avait en tout cas la volonté de rendre ces travaux irréversibles.

La situation est très critique. Il faudra, le moment voulu, analyser la responsabilité de chacun. Mme Pauthier estime que le cahier des charges devrait être rendu public, pour que tous les éléments du dossier puissent être examinés.

Ce n'est qu'en février 2023 que la presse a fait état d'une option alternative avancée par la STIB, le « démontage » du Palais du Midi, qui est un terme euphémique. Dans une lettre ouverte, la CRMS a alors alerté sur les dangers d'une telle opération. Cela reviendrait à détruire un tiers du Palais. Faudrait-il en outre démolir une partie de la façade pour pouvoir accéder au chantier ?

Entre la place Rouppe et la gare du Midi, il y a un kilomètre de chantier, qui forme un enfer pour les riverains et les commerçants depuis quatre ans. La fin des travaux était initialement attendue pour 2025. A l'heure qu'il est, la STIB annonce un report de l'échéance avec froideur technocratique. C'est aussi faire fi de la valeur de symbole du Palais du Midi pour l'identité du quartier. Il abrite des salles de sport, deux écoles et des dizaines de commerces. Combien d'entreprises et de travailleurs seraient concernés par une délocalisation forcée, ce qui suscitera vraisemblablement une cessation d'activités ? De plus, l'estimation d'un délai de cinq ans pour cette option semble optimiste.

Par ailleurs, quelle étude de sol a été réalisée pour le deuxième tronçon, vers Bordet ? Celui-ci passerait sous un bâtiment classé, la maison communale de Schaarbeek.

Le remplacement d'une dalle par des poutres sous le Palais du Midi aura-t-il des effets sur les vibrations ressenties ?

L'oratrice en vient au service aux voyageurs. La ligne du tram 51 est coupée définitivement à la station « Albert », ce qui crée une rupture de charge pour les Ucclois et les Forestois, qui ne peuvent plus gagner le centre-ville par cette ligne. Les trams 4 et 7 auront-ils un terminus à Albert ? Ces deux lignes de tram pourront-elles encore emprunter le tunnel existant vers la gare du Midi ou celui-ci sera-t-il réservé au métro ? Enfin, il est prévu d'interrompre le service des trams dans le tunnel de jonction Nord-Midi, en vue de relier le tunnel en provenance d'Albert à celui en provenance de la gare du Nord, via le nouveau tunnel sous le Palais du Midi. Combien de temps ces interruptions de service dureront-elles ?

veiligstellen nog voor de gewestraadverkiezingen van juni 2019, zonder zich te bekommeren over aanvullende studies? De toenmalige minister, Pascal Smet, was in elk geval vastbesloten om ervoor te zorgen dat de werken onomkeerbaar werden.

De situatie is zeer kritiek. Te gepasten tijde zullen we ons moeten buigen over ieders verantwoordelijkheid in dit dossier. Mevrouw Pauthier vindt voorts dat het bestek openbaar moet worden gemaakt, zodat alle elementen van het dossier kunnen worden onderzocht.

Pas in februari 2023 berichtte de pers over de alternatieve optie die de MIVB voorstelde, namelijk de "ontmanteling" van het Zuidpaleis. Die woordkeuze is behoorlijk eufemistisch. In een open brief waarschuwde de KCML voor de gevaren van een dergelijke operatie. Dat zou immers betekenen dat een derde van het Zuidpaleis wordt vernietigd. Moet er dan trouwens ook niet een deel van de gevel worden afgebroken om toegang te krijgen tot de bouwplaats?

Tussen het Rouppeplein en het Zuidstation ligt een kilometer bouwplaats, die het dagelijkse leven van omwonenden en handelaars al vier jaar lang tot een hel maakt. Het einde van de werken was aanvankelijk gepland voor 2025. Nu kondigt de MIVB met technocratische onverschilligheid aan dat ze langer zullen duren. Er wordt ook totaal voorbijgegaan aan de symbolische waarde van het Zuidpaleis voor de identiteit van de wijk. Daarin zijn sporthallen, twee scholen en tientallen handelszaken gevestigd. Hoeveel bedrijven en werknemers zouden worden getroffen door een gedwongen verhuizing, die in vele gevallen waarschijnlijk zal leiden tot een stopzetting van de activiteiten? Bovendien lijkt een termijn van vijf jaar voor deze optie een optimistische schatting.

Welk bodemonderzoek werd er overigens uitgevoerd voor het tweede deel van de metrolijn richting Bordet? Dat tracé zou onder een beschermd gebouw lopen, namelijk het gemeentehuis van Schaarbeek.

Zal het feit dat er steunbalken komen onder het Zuidpaleis in plaats van een plaat enig effect hebben op de trillingen?

Vervolgens gaat mevrouw Pauthier in op de dienstverlening aan de reizigers. Tramlijn 51 is definitief afgesneden aan het station Albert. Dat betekent dus dat inwoners van Ukkel en Vorst het stadscentrum niet meer rechtstreeks via deze lijn kunnen bereiken. Zullen tramlijn 4 en 7 een eindpunt krijgen in Albert? Zullen die twee tramlijnen nog door de bestaande tunnel naar het Zuidstation kunnen rijden of wordt die tunnel uitsluitend voorbehouden aan de metro? Ten slotte zijn er plannen om de tramdienst in de verbindingstunnel Noord-Zuid te onderbreken om de tunnel die vanuit de richting van station Albert komt, via de nieuwe tunnel onder het Zuidpaleis te verbinden met de tunnel die afkomstig is van het Noordstation. Hoelang zullen die dienstonderbrekingen duren?

La Commission régionale de Mobilité avait demandé que le gouvernement régional estime le coût de l'abandon du projet. A-t-on une estimation actuelle d'un tel coût ? Est-il trop tard pour faire marche arrière ?

Enfin, pour ce qui concerne le second tronçon du projet de ligne de métro, entre la gare du Nord et Bordet, Mme Pauthier enjoint la STIB de suspendre tous les préparatifs. Ce second tracé n'a pas encore obtenu de permis d'urbanisme et le marché n'a pas encore été adjugé. Il faut d'abord savoir combien coûtera la réalisation du premier tronçon, qui était réputé le plus facile, vu qu'il consiste à convertir un tunnel existant au gabarit du métro. On dépasserait probablement de 60% l'estimation budgétaire initiale, pour en arriver à environ 700 millions d'euros déjà dépensés. Quant au coût total du projet de métro 3, le ministre des Finances Sven Gatz avance aujourd'hui une estimation de 2,6 milliards d'euros, alors que le gouvernement s'était accordé en 2019 sur un montant de 1,777 milliard d'euros.

Mme Carla Dejonghe rejoint la question de Mme Van Achter relative aux difficultés d'excavation. D'autre part, en cas de démontage du toit, la STIB devrait-elle solliciter une dispense exceptionnelle de permis d'urbanisme par voie d'ordonnance, comme ce fut le cas pour la tenue d'un procès dans l'ancien siège de l'OTAN¹?

M. Marc Loewenstein relève que le gouvernement engage la responsabilité du consortium d'entrepreneurs, qui reste en défaut d'avancer des solutions techniques, alors qu'il avait sélectionné pour son expertise. Des pénalités de retard sont-elles exigées, et si oui, est-ce par la STIB ou par le gouvernement ?

La STIB avait obtenu l'assurance de bureaux d'étude externes qu'il était possible de couler du béton dans le sous-sol de ce chantier, ce qui avait été confirmé ensuite par des sondages en 2015 et en 2017. Estime-t-elle que ces bureaux ont également une responsabilité à supporter ?

Comment peut-on affirmer qu'il faudrait huit à dix ans pour construire un tunnel de 120 mètres sous le Palais, selon la technique du « jet grouting » ? Cette estimation a quelque chose de surprenant. Par ailleurs, les délais de réalisation plus courts avancés par M. Van Hove pour la seconde option intègrent-ils le temps de reconstruction du bâtiment ?

¹ Ordonnance du 4 décembre 2020 accordant une dispense exceptionnelle de permis d'urbanisme et de permis d'environnement au SPF Justice pour l'utilisation temporaire de l'ancien siège de l'OTAN à des fins juridictionnelles. Les effets de cette ordonnance ont été prolongés par l'ordonnance du 1er décembre 2022.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie had de gewestregering verzocht te ramen hoeveel het zou kosten om af te zien van het project. Bestaat er een actuele raming van die kosten? Is het te laat om af te zien van het hele project?

Wat ten slotte het tweede deel van het metroproject tussen het Noordstation en Bordet betreft, verzoekt mevrouw Pauthier de MIVB om alle voorbereidingen op te schorten. Voor dat tweede traject werd er nog geen stedenbouwkundige vergunning verleend en de opdracht is nog niet gegund. Eerst moeten we weten hoeveel de aanleg van het eerste traject precies zal kosten. Dat zou het gemakkelijkste onderdeel zijn, omdat daarvoor een bestaande tunnel aangepast moet worden aan het gabarit van de metro. De oorspronkelijke begrotingsraming wordt waarschijnlijk met 60% overschreden en er is al ongeveer 700 miljoen euro uitgegeven. De totale kosten van het project in zijn geheel raamt minister van Financiën Sven Gatz nu op 2,6 miljard euro, terwijl de regering in 2019 een bedrag van 1,777 miljard euro was overeengekomen.

Mevrouw Carla Dejonghe sluit zich aan bij de vraag van mevrouw Van Achter over de problemen bij de graafwerkzaamheden. Ze vraagt ook of de MIVB voor de ontmanteling van het dak een uitzonderlijke vrijstelling van stedenbouwkundige vergunning moet aanvragen door middel van een ordonnantie, zoals het geval was voor het houden van een proces in de voormalige hoofdzetel van de NAVO¹?

De heer Marc Loewenstein merkt op dat de regering het consortium van aannemers aansprakelijk stelt voor het niet aandragen van technische oplossingen, hoewel het is geselecteerd vanwege zijn expertise. Werden er boetes wegens vertraagde uitvoering opgelegd? Zo ja, heeft de MIVB of de regering die opgelegd?

Externe adviesbureaus hadden de MIVB verzekerd dat het mogelijk was om beton te gieten in de ondergrond op die locatie. Dat werd vervolgens bevestigd door proefboringen in 2015 en 2017. Is de MIVB van mening dat die adviesbureaus ook aansprakelijk zijn?

Hoe kan men zeggen dat het acht tot tien jaar zou duren om een tunnel van 120 meter onder het Zuidpaleis aan te leggen met jetgrouten? Een dergelijke schatting is enigszins verrassend. Voor de tweede optie geeft de heer Van Hove een kortere uitvoeringstermijn op. Is daar ook de tijd inbegrepen die nodig is om het gebouw opnieuw op te bouwen?

¹ Ordonnantie van 4 december 2020 tot toekenning van een uitzonderlijke vrijstelling van stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning aan de FOD Justitie voor het tijdelijke gebruik van de voormalige hoofdzetel van de NAVO voor gerechtelijke doeleinden. De gevolgen van deze ordonnantie werden verlengd bij ordonnantie van 1 december 2022.

Enfin, à l'instar de M. Weytsman, l'intervenant considère que les deux options présentées par M. Van Hove ne sont pas les seules. On pourrait également envisager de modifier le tracé du tunnel à réaliser, en suivant le tracé historique, des années 1970-1975, qui contient une bifurcation, entre le boulevard du Midi et le boulevard Lemonnier, à hauteur de la rue de Woeringen, avant de suivre la rue de l'Autonomie et l'avenue Paul-Henri Spaak. Ce tracé, repris dans l'ancien PRAS de 2001, a été rejeté, car il aurait causé des expropriations et des démolitions d'immeubles, dont certains sont classés, si l'on en croit une réponse de l'ancien ministre Smet à une [question écrite de M. Loewenstein](#) en janvier 2019. Ce tracé historique ne constitue-t-il pas une meilleure option, d'un point de vue financier et temporel, malgré l'état d'avancement du chantier en cours ? A la lumière des éléments connus par la STIB aujourd'hui, le rejet du tracé historique n'a-t-il pas été une erreur ?

Si l'on maintient le tracé envisagé actuellement par la STIB, n'y a-t-il pas d'autres options que le « jet-grouting » et le démontage du Palais du Midi ? Il est d'ailleurs impropre de parler de « démontage » et il faudrait plutôt parler d'éventrement voire de destruction. Rien n'exclut que le bâtiment finirait par être totalement rasé dans cette hypothèse. M. Loewenstein est interpellé par la désinvolture avec laquelle certains évoquent ce scénario. Personne ne l'aurait accepté au lancement du chantier.

Une telle destruction serait un drame pour les commerçants et tous les habitants du quartier, mais également pour les défenseurs du patrimoine. Les enjeux juridiques ont-ils été complètement analysés ? Il pourrait y avoir des recours ou des procédures de classement du bâtiment.

Mme Hilde Sabbe tient à dire un mot sur les personnes utilisant les infrastructures du Palais du Midi et les riverains. Grâce au sport notamment, c'est un élément de cohésion pour tout le quartier, dont la population paupérisée est traversée par des tensions sociales. Si les activités organisées dans le bâtiment venaient à être suspendues, il faudrait absolument veiller à ce qu'elles puissent perdurer ailleurs dans le quartier.

M. Geoffroy Coomans de Brachène rappelle que la Ville de Bruxelles, propriétaire du Palais du Midi et qu'elle considère comme un bâtiment classé, a très tôt émis de vives réserves à l'encontre du projet suivi par la STIB. Face aux demandes répétées de renseignements de la part du collège de la Ville, le gouvernement régional a longtemps exprimé des paroles apaisantes, jusqu'il y a quelques mois. Ce n'est qu'en février 2023 que la presse a relaté les sérieuses difficultés rencontrées sous le Palais du Midi.

Malgré les incertitudes suscitées par l'instabilité du sous-sol, le gouvernement a choisi, en connaissance de cause, le tracé du chantier. Il faut relire l'étude intitulée « La Bataille de Stalingrad », de M. Claude van den Hove, ingénieur retraité ayant participé à la construction de tunnels du métro bruxellois. Il mettait déjà en exergue les risques de ce projet en 2018.

Ten slotte denkt de heer Loewenstein, net als de heer Weytsman, dat de twee door de heer Van Hove voorgestelde opties niet de enige zijn. Men kan ook overwegen het tracé van de aan te leggen tunnel te wijzigen en het historische tracé van 1970-1975 te volgen. Daarin slaat het tracé een andere richting in tussen de Zuidlaan en de Lemonnierlaan ter hoogte van de Woeringenstraat, alvorens de Zelfbestuursstraat en de Paul-Henri Spaaklaan te volgen. Dit tracé was opgenomen in het vroegere GBP van 2001, maar werd verworpen omdat daarvoor onteigeningen vereist waren en gebouwen gesloopt moesten worden, waarvan sommige beschermd zijn. Dat gaf voormalig minister Smet in januari 2019 aan in een antwoord op een [schriftelijke vraag van de heer Loewenstein](#). Is dat historisch tracé geen betere optie op het vlak van tijd en middelen, ondanks de reeds uitgevoerde werken? Beschouwt de MIVB, met de kennis waarover ze nu beschikt, de beslissing om het historische tracé af te wijzen, niet als een vergissing?

Als het door de MIVB geplande tracé wordt gehandhaafd, zijn er dan geen andere opties dan jetgrouten en de ontmanteling van het Zuidpaleis? In feite is het ongepast om te spreken van "ontmantelen" en zouden we beter spreken van openbreken of zelfs vernietigen. Niets sluit uit dat het gebouw in deze hypothese uiteindelijk volledig wordt afgebroken. De heer Loewenstein is bezorgd over de nonchalance waarmee sommigen over dit scenario spreken. Niemand zou een dergelijke optie hebben aanvaard toen de werken van start gingen.

Een dergelijke vernietiging zou een drama zijn voor de handelaars en alle inwoners van de wijk, maar ook voor de verdedigers van het erfgoed. Zijn alle juridische aspecten grondig geanalyseerd? Het is niet uitgesloten dat er beroepsprocedures worden ingesteld of procedures om het gebouw te beschermen.

Mevrouw Hilde Sabbe vraagt aandacht voor de mensen die gebruikmaken van de voorzieningen van het Zuidpaleis en voor de buurtbewoners. Onder meer sport is erg belangrijk voor de cohesie in de hele wijk, waar de verarmde bevolking kampt met sociale spanningen. Als de activiteiten in het gebouw worden stopgezet, moet ervoor worden gezorgd dat ze elders in de wijk kunnen worden voortgezet.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène herinnert eraan dat de stad Brussel, de eigenaar van het Zuidpaleis, het als een beschermd gebouw beschouwt en al heel vroeg ernstige bezwaren had geuit tegen het project van de MIVB. Lange tijd en tot enkele maanden geleden sprak de gewestregering sussende woorden telkens wanneer het college van de stad Brussel om informatie verzocht. Pas in februari 2023 berichtte de pers over de ernstige problemen onder het Zuidpaleis.

Ondanks de onzekerheden als gevolg van de instabiliteit van de ondergrond heeft de regering welbewust gekozen voor het huidige tracé. In 2018 wees de heer Claude van den Hove, een gepensioneerd ingenieur die deelnam aan de bouw van de Brusselse metrotunnels, nochtans al op de risico's van de plannen in zijn studie "La Bataille de Stalingrad".

A quand remonte la décision politique du choix du tracé ? Qui l'a prise ? Qui doit endosser cette responsabilité ? Pourquoi avoir pris cette décision, en dépit des problèmes prévisibles ? Quel sera le surcoût du projet ? D'aucuns avancent des coûts additionnels représentant 170 euros pour chaque Bruxellois. Comme M. Loewenstein l'a indiqué, le rejet du tracé envisagé dans les années 1970 aura eu de lourdes conséquences financières.

Enfin, quel sera le dédommagement alloué aux commerçants ? Même s'il n'y a pas de risque d'effondrement, ces derniers souffrent d'une perte de rentrées économiques de l'ordre de 60 à 80% par rapport à la période antérieure au chantier. Ils sont en train de mourir à petits feux.

Mme Marie Nagy tient à témoigner du désastre causé par le chantier du métro dans le quartier Stalingrad. Après un lent relèvement durant une vingtaine d'années, grâce à des contrats de quartier et au dynamisme des habitants, ce quartier est désormais martyrisé par un chantier à la durée encore imprécise. On évoquait d'abord une fin des travaux en 2025, tandis que M. Van Hove va jusqu'à annoncer aujourd'hui des travaux pour 10 ans encore. Quelles sont les échéances exactes avancées à l'heure qu'il est ?

Qui va compenser le surcoût de ce chantier ? Serait-il tout simplement à charge du contribuable bruxellois ou la STIB prévoit-elle de reporter certains investissements ?

Il faut répéter que la préservation du Palais du Midi était une condition essentielle au choix du tracé des travaux. Si la STIB avait déclaré d'emblée que le Palais du Midi devait être démolé dans ce cas, les choses auraient été fondamentalement différentes. Un autre tracé aurait probablement été choisi. Mme Nagy rejette donc catégoriquement l'option du démontage du bâtiment. Il faut que la STIB respecte les engagements pris à l'aube du projet.

Enfin, étant donné la suppression de la desserte de la ligne de tram 51 entre la place Albert et la gare du Midi, l'intervenante demande à en savoir davantage sur le renforcement du service entre la jonction Nord-Midi et la place Albert.

M. Carlos Van Hove évoque tout d'abord le tracé historique du projet de métro, envisagé dans les années 1970-1975, qui passait en effet par les îlots Woeringen et Jamar, comme l'a rappelé M. Loewenstein. Certaines expropriations avaient même été exécutées, avant que ce tracé n'ait été abandonné dans les années 1980. Les biens expropriés ont alors été revendus et, parfois, reconstruits.

L'étude d'un tracé alternatif, passant sous le Palais du Midi, a débuté en 2012. Il fut mentionné dans le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) de 2013. Il présente l'avantage considérable de ne pas requérir d'expropriation des îlots Jamar et Woeringen. En outre, le lit de la Senne coulait également selon le cheminement du tracé historique. Des problèmes techniques n'étaient donc pas à exclure non plus si l'on en était resté à cette option. Par

Wanneer werd de politieke beslissing genomen om voor dit tracé te kiezen? Wie heeft die beslissing genomen? Wie moet daarvoor de verantwoordelijkheid nemen? Waarom is die beslissing genomen, ondanks de voorzienbare problemen? Hoeveel gaat het project extra kosten? Sommigen zeggen dat de extra kosten zullen neerkomen op 170 euro per Brusselaar. Zoals de heer Loewenstein al aangaf, zal de beslissing om het tracé te verwerpen dat in de jaren zeventig uitgetekend werd, ernstige financiële gevolgen hebben.

Welke schadevergoeding zullen de handelaars ten slotte krijgen? Zelfs als er geen instortingsgevaar is, lopen die immers nu al 60% tot 80% van hun economische inkomsten mis in de in vergelijking met de periode voor de werken. Zij kwijnen langzaam weg.

Mevrouw Marie Nagy wil getuigen van de ramp die de metrowerkzaamheden in de Stalingradwijk heeft veroorzaakt. Na een langzaam herstel gedurende twintig jaar, dankzij wijkcontracten en het dynamisme van de buurtbewoners, wordt de wijk nu gekweld door werken waarvan de duur nog onduidelijk is. Eerst werd gezegd dat ze in 2025 klaar zouden zijn, maar de heer Van Hove kondigt nu aan dat ze nog tien jaar zullen duren. Wat zijn nu de exacte termijnen op dit moment?

Wie zal de meerkosten van dit project dragen? Moet de Brusselse belastingbetaler er gewoon voor opdraaien of is de MIVB van plan bepaalde investeringen uit te stellen?

Mevrouw Nagy benadrukt nogmaals dat het behoud van het Zuidpaleis een essentiële voorwaarde was voor de keuze van het tracé van de werken. Als de MIVB van meet af aan had verklaard dat het Zuidpaleis in dat geval moest worden afgebroken, zouden de zaken er nu heel anders hebben uitgezien en was er allicht een ander tracé gekozen. Mevrouw Nagy verzet zich dan ook stellig tegen de sloop van het gebouw. De MIVB moet zich houden aan de afspraken die bij de start van het project zijn gemaakt.

Aangezien tramlijn 51 onderbroken is tussen het Albertplein en het Zuidstation vraagt mevrouw Nagy ten slotte om meer informatie over de versterking van de dienst tussen de Noord-Zuidverbinding en het Albertplein.

De heer Carlos Van Hove gaat eerst in op het historische tracé van het metroproject, zoals gepland in de jaren 1970-1975. Dat liep inderdaad door de huizenblokken Woeringen en Jamar, zoals de heer Loewenstein al aangaf. Er waren zelfs al enkele onteigeningen uitgevoerd toen er in de jaren tachtig werd afgezien van dat tracé. De onteigende eigendommen werden vervolgens doorverkocht en in sommige gevallen heropgebouwd.

De studie van een alternatief traject onder het Zuidpaleis startte in 2012. Dat traject werd vermeld in het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) van 2013 en heeft het grote voordeel dat de huizenblokken Jamar en Woeringen daarvoor niet hoeven te worden onteigend. Bovendien stroomt de bedding van de Zenne ook langs het historische tracé. Die optie had dus ook tot technische problemen kunnen leiden. Bovendien moest het historische

ailleurs, le tracé historique imposait de passer sous le collecteur de la Senne, boulevard Poincaré. C'est pourquoi le tracé du chantier a été déterminé ainsi il y a dix ans. Vu tous les travaux déjà accomplis, il est impossible de faire marche arrière aujourd'hui.

Quant au tracé rectiligne évoqué par M. Loewenstein, il aurait impliqué de couper le service de trams sur la jonction Nord-Midi durant des années. Or, ce service est à son rendement maximal depuis 2014. C'est la raison pour laquelle le remplacement de lignes de tram par une ligne de métro se justifie à cet endroit. L'ancienne ligne du tram 51 était très longue, du Heysel jusqu'aux confins d'Uccle et de Drogenbos. Peu de voyageurs l'utilisaient de bout en bout. C'est pourquoi elle a été scindée au niveau de la place Albert.

Certains commissaires ont affirmé que les problèmes techniques auraient été révélés trop tardivement. Il faut savoir que, malgré l'arrêt des travaux de production en 2021, des tests et des analyses ont été menés sous le Palais du Midi jusqu'à la fin de l'année 2022. La STIB a alerté son autorité de tutelle lorsqu'elle a pris la pleine mesure des risques.

L'abaissement de la pression maximale supportée par l'ouvrage, de 8 mégapascals à 5,4, a été accepté par la STIB car elle ne comporte pas de risque technique. Elle a été validée par un bureau d'étude. On a pu estimer précisément la pression qui sera exercée sur les poutres du tunnel.

M. Van Hove garantit une nouvelle fois l'absence de risque d'instabilité du Palais du Midi. Néanmoins, il est évident que le chantier engendre des nuisances pour les occupants du Palais et la STIB, qui dispose d'un médiateur sur place, entretient des contacts permanents avec eux. Quelle que soit l'option qui sera retenue, le gouvernement devra conclure un arrangement avec eux, sur proposition de la STIB.

Quant aux commerçants et l'école installés à côté du chantier, ils peuvent techniquement rester dans les lieux, mais ils auront à souffrir du bruit. Ici encore, la STIB devra proposer, sur les conseils d'un bureau juridique, un arrangement financier au gouvernement. C'est l'objet de discussions en cours, y compris à l'occasion de rencontres bilatérales avec chaque partie prenante. Si ces personnes doivent déménager, elles percevraient une indemnité. Dans plusieurs cas, il reviendra aux commerçants entre le maintien sur les lieux, le déménagement dans un conteneur ou la fermeture temporaire.

Pour répondre à Mme Pauthier, il y aurait entre 30 et 40 commerçants installés dans le Palais du Midi. Une dizaine d'entre eux seraient directement concernés par une démolition partielle de l'édifice.

tracé op de Poincarélaan onder de collector van de Zenne door. Daarom werd er tien jaar geleden gekozen voor het huidige traject. Gezien alle reeds verrichte werken, is het onmogelijk om daar vandaag nog op terug te komen.

De heer Loewenstein verwees naar het rechtlijnige tracé, maar daarvoor had de tramdienst op de Noord-Zuidverbinding jarenlang onderbroken moeten worden. Sinds 2014 draait die dienst op volle capaciteit en dat is meteen de reden waarom het aangewezen is om de tramlijnen op die locatie te vervangen door een metrolijn. De oude tramlijn 51 was erg lang en liep van de Heizel tot de grenzen van Ukkel en Drogenbos. Weinig reizigers gebruikten de lijn van het begin tot het einde. Daarom werd de lijn opgesplitst op het Albertplein.

Volgens sommige commissieleden werden de technische problemen te laat bekendgemaakt. Ondanks de stopzetting van de productiewerkzaamheden in 2021 werden er echter tot eind 2022 tests en analyses uitgevoerd onder het Zuidpaleis. De MIVB heeft haar toezichthouder op de hoogte gebracht zodra ze de omvang van de risico's in kaart had gebracht.

De MIVB heeft ingestemd met de verlaging van de maximale druk die de constructie moet kunnen dragen, van 8 naar 5,4 megapascal, omdat die geen enkel technisch risico inhoudt. Dat werd ook bevestigd door een ingenieursbureau. De druk die op de tunnelbalken zal worden uitgeoefend, kon nauwkeurig worden berekend.

De heer Van Hove verzekert nogmaals dat er geen stabiliteitsrisico's zijn voor het Zuidpaleis. Toch is het duidelijk dat de werken hinder veroorzaken voor de gebruikers van het gebouw en de MIVB. Die laatste heeft overigens een bemiddelaar ter plaatse die voortdurend in contact staat met de gebruikers. Welke optie ook wordt gekozen, de regering zal op voorstel van de MIVB een regeling met hen moeten treffen.

Technisch gezien kunnen de handelaars en de school naast het bouwterrein blijven waar ze zijn, maar ze zullen last hebben van het lawaai. Ook hier zal de MIVB, op advies van een juridisch bureau, de regering een financiële regeling moeten voorstellen. Dat wordt momenteel besproken, onder meer in bilaterale vergaderingen met elke belanghebbende. Als die mensen moeten verhuizen, krijgen ze een vergoeding. In veel gevallen zal het aan de handelaars zijn om te beslissen of ze in het pand blijven, naar een container verhuizen of tijdelijk sluiten.

Om op de vraag van mevrouw Pauthier te antwoorden: er zijn tussen de 30 en 40 handelaars gevestigd in het Zuidpaleis. Een tiental van hen zou rechtstreeks worden getroffen door een gedeeltelijke afbraak van het gebouw.

L'orateur affirme que le choix de la technique de forage n'aurait pas été différent si la STIB avait eu un accès complet aux caves du Palais du Midi en 2015 et en 2017. La technique du « jet grouting » est adaptée à l'endroit, comme l'a encore montré récemment une étude comparative commandée par la STIB. Seuls les paramètres d'exécution ont dû être changés.

Cependant, la modification de ces paramètres induit une hausse notable du coût et des délais d'exécution, en raison de la complexité de la situation. Certes, ces difficultés étaient prévisibles, mais le nombre d'opérations délicates à réaliser conduit la STIB à accepter de négocier avec les entrepreneurs. Il faut toutefois préciser qu'aucune des mesures entreprises n'est remise en question. Il ne faudra pas revenir en arrière.

Si l'on procède à un démontage de l'intérieur du Palais du Midi, les étançons devraient idéalement être placés à l'extérieur du bâtiment, pour avoir toute liberté d'aménagement. Quoi qu'il en soit, même dans le cas où ils sont d'abord placés en intérieur, ils devraient tôt ou tard être déplacés à l'extérieur du Palais. Des étançons installés à l'extérieur de l'édifice ne feraient en tout cas pas obstacle à l'aménagement d'un « Stalingrad village » de conteneurs pour les commerçants, car ils n'occuperaient que deux à trois mètres de largeur.

M. Loewenstein parlait des garanties juridiques à obtenir dans l'hypothèse du démontage du Palais. On peut raisonnablement estimer qu'une étude d'incidences ne serait pas exigée. De même, la théorie de la force majeure pourrait dispenser la STIB de devoir demander un permis d'urbanisme.

Des pénalités de retard sont prévues par le cahier de charges, en fonction de la perte économique par jour de retard dans l'exécution du projet.

Comme Mme Pauthier l'a indiqué, la STIB a dû faire réaliser une étude d'incidences dans le cadre de sa demande de permis d'urbanisme. C'est le bureau Stratec qui la fait. En effet, quand la STIB introduisit sa demande de permis en 2015, elle envisageait de recourir à une congélation. Cependant, par la suite, des changements sont intervenus. Le PRAS a été modifié : le gabarit du projet de station « Toots Thielemans » a dû être aminci et le scénario de l'usage du tunnel des trams pour le projet de métro a été rejeté. Le projet a dès lors été considérablement modifié. La station n'a plus été envisagée au niveau -3, mais à une profondeur moindre, au niveau -2. Partant, la technique de la congélation horizontale n'était plus à considérer. Cette technique comporte d'ailleurs des risques, et c'est encore plus vrai pour la technique de la congélation verticale.

Voorts stelt de spreker dat de keuze van de boortechniek niet anders zou zijn geweest als de MIVB in 2015 en in 2017 volledige toegang had gehad tot de kelders van het Zuidpaleis. De jetgroutingstechniek is geschikt voor de locatie, zoals onlangs nog bleek uit een vergelijkende studie in opdracht van de MIVB. Alleen de uitvoeringsparameters moesten worden gewijzigd.

Door de complexiteit van de situatie leidt de wijziging van die parameters echter tot een aanzienlijke stijging van de kosten en een langere uitvoeringstermijn. Hoewel die problemen te voorzien waren, heeft het aantal moeilijke operaties dat moest worden uitgevoerd, de MIVB ertoe gebracht om met de aannemers te onderhandelen. De spreker benadrukt evenwel dat geen van de genomen maatregelen ter discussie wordt gesteld. Er is geen weg terug.

Als het interieur van het Zuidpaleis wordt ontmanteld, moeten de steunbalken idealiter buiten het gebouw worden geplaatst, zodat ze vrij kunnen worden opgesteld. Hoe dan ook, zelfs als ze eerst binnen in het gebouw worden geplaatst, moeten ze vroeg of laat naar buiten het paleis worden verplaatst. Het aanbrengen van steunbalken aan de buitenkant van het gebouw vormt in ieder geval geen belemmering voor de ontwikkeling van het zogenaamde "Stalingrad village" in de vorm van containers waar de handelaars tijdelijk hun activiteiten kunnen uitoefenen, aangezien die slechts twee tot drie meter breed zouden zijn.

De heer Loewenstein verwijst naar de juridische garanties die bij ontmanteling van het Paleis moeten worden verkregen. Men kan er redelijkerwijze van uitgaan dat er geen effectbeoordeling zou worden vereist. Overigens zou de MIVB op grond van overmacht kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen.

In het bestek wordt er verwezen naar boetes voor vertragingen, die zijn vastgesteld op grond van het economisch verlies per dag vertraging bij de uitvoering van het project.

Zoals mevrouw Pauthier aangaf, moest de MIVB in het kader van haar aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning een effectenstudie laten uitvoeren. Die opdracht werd toevertrouwd aan het bureau Stratec. Toen de MIVB in 2015 haar vergunningsaanvraag indiende, overwoog zij immers met een bevroeringstechniek te werken. Naderhand zijn er echter wijzigingen aangebracht. Het GBP werd aangepast: in de plannen moest de omvang van het station "Toots Thielemans" worden beperkt en het idee om de tramtunnel te gebruiken voor de metro werd afgewezen. Het project werd dus ingrijpend gewijzigd. Het station werd niet langer voorzien op niveau -3, maar op een geringere diepte, meer bepaald op niveau -2. Bijgevolg kwam de horizontale bevroeringstechniek niet meer in aanmerking. Deze techniek houdt trouwens risico's in, en dat geldt in nog grotere mate voor de verticale bevroeringstechniek.

L'étude citée par M. Coomans n'aborde qu'un aspect du chantier. M. Van Hove assure que la STIB s'est entourée de très nombreux avis d'experts, comme en atteste les bureaux d'étude qu'il a cités, qui jouissent d'une réputation internationale. Les options présentées sont faisables d'un point de vue technique et ont été validées par ces experts.

Enfin, M. Van Hove ne peut s'attarder sur l'ampleur des retards et des surcoûts, car cela fait l'objet de discussions confidentielles avec les entrepreneurs. M. Weytsman demandait sur quels éléments le consortium se fondait pour avancer de telles sommes. C'est le nœud du débat. La STIB peut prendre sa part dans la hausse des coûts de ce projet, mais n'acceptera pas de compenser des pertes qui seraient survenues de toute façon, selon les modalités initialement convenues.

M. Loewenstein s'interrogeait sur les motifs d'une échéance à dix ans, avancée par le consortium. Cela paraît en effet inexplicable. La STIB s'efforce d'obtenir de l'entrepreneur une estimation chronologique étayée.

M. Arnaud Verstraete demande si les modifications acceptées par le STIB aux modalités d'exécution du projet ne porteront pas atteinte à la qualité de la réalisation. D'autre part, puisque M. Van Hove a confirmé que le cahier des charges précisait clairement les risques liés à la nature du sous-sol, la STIB devra se montrer plus assertive dans ses négociations avec les entrepreneurs.

Mme Isabelle Pauthier ne doute pas que la STIB a recueilli les avis de nombreux experts, mais elle a négligé de formuler une réponse aux objections émises par la population. La STIB a laissé de nombreuses questions de citoyens sans réponse.

M. Marc Loewenstein entend bien que les échéances du chantier font l'objet de pourparlers, mais il demande néanmoins à obtenir des simulations chronologiques, optimistes et pessimistes, des divers scénarios envisagés, selon qu'il y ait des recours en annulation ou pas. Il faut notamment pouvoir estimer quand le Palais du Midi pourrait être occupé à nouveau, dans l'hypothèse où il serait partiellement démoli.

Mme Cieltje Van Achter demande si le retard accumulé à cause du tunnel sous le Palais du Midi aura des répercussions pour l'ensemble de la construction de la ligne.

M. Carlos Van Hove affirme que la STIB défend sa position avec ardeur et fermeté auprès des entrepreneurs, dans le but d'éviter un procès, qui serait dommageable pour tous. Ce serait prendre un chantier en otage, pendant des années.

De door de heer Coomans genoemde studie heeft slechts betrekking op één aspect van de werkzaamheden. Volgens de heer Van Hove heeft de MIVB het advies ingewonnen van een groot aantal deskundigen, zoals blijkt uit de door hem genoemde adviesbureaus met een internationale reputatie. De voorgestelde opties zijn technisch haalbaar en werden door de betrokken deskundigen bekrachtigd.

Tenslotte kon de heer Van Hove zich niet uitspreken over de omvang van de vertragingen en de bijkomende kosten aangezien daarover vertrouwelijke besprekingen worden gevoerd met de aannemers. De heer Weytsman vroeg waar het consortium zich op baseert om een aantal bedragen naar voren te schuiven. Welnu, dat is de kern van het debat. De MIVB kan een deel van de hogere kosten van dit project op zich nemen, maar zal niet aanvaarden om verliezen te compenseren die zich hoe dan ook zouden hebben voorgedaan, want dat zou in strijd zijn met de oorspronkelijk overeengekomen voorwaarden.

De heer Loewenstein vraagt zich af waarom het consortium een termijn van tien jaar heeft vastgesteld. Die termijn lijkt onverklaarbaar. De MIVB probeert de aannemer ertoe te bewegen om een onderbouwde raming van de tijdsduur te geven.

De heer Arnaud Verstraete vraagt of de door de MIVB aanvaarde wijzigingen in de uitvoeringsmethoden van het project geen afbreuk doen aan de kwaliteit van het werk. Aangezien de heer Van Hove bevestigt dat het bestek duidelijk de risico's van de aard van de ondergrond vermeldt, zal de MIVB bovendien assertiever moeten zijn in haar onderhandelingen met de aannemers.

Mevrouw Isabelle Pauthier twijfelt er niet aan dat de MIVB de adviezen van talrijke deskundigen heeft verzameld, maar ze heeft nagelaten een antwoord te formuleren op de bezwaren van het publiek. De MIVB heeft veel vragen van burgers onbeantwoord gelaten.

De heer Marc Loewenstein heeft begrepen dat de termijnen van de werkzaamheden worden besproken, maar wenst zowel optimistische als pessimistische schattingen met betrekking tot de planning van de verschillende beoogde scenario's te verkrijgen, rekening houdend met het feit dat er al dan niet een beroep tot nietigverklaring kan worden ingesteld. Er moet kunnen worden ingeschat wanneer het Zuidpaleis weer in gebruik kan worden genomen indien het gedeeltelijk wordt afgebroken.

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt of de vertraging veroorzaakt door de tunnel onder het Zuidpaleis gevolgen heeft voor de aanleg van de lijn in haar geheel.

De heer Carlos Van Hove verklaart dat de MIVB haar standpunt ten aanzien van de aannemers fel en standvastig verdedigt, maar daarbij een rechtszaak wil vermijden, want dat zou nadelig zijn voor iedereen. Het zou immers betekenen dat de werkzaamheden jarenlang worden stilgelegd.

Des estimations plus détaillées sur les dépenses et le calendrier d'exécution parviendront ultérieurement, une fois que les pourparlers avec les entrepreneurs auront progressé.

En principe, les difficultés rencontrées sous le Palais du Midi n'auront pas d'incidence sur les autres parties de la future ligne. Le calendrier d'exécution de la seconde portion ne dépend pas directement de celui du premier tronçon. Ceci étant, la ligne de métro n'atteindra son potentiel qu'une fois qu'elle sera exploitée dans son intégralité. Beliris effectue des études de sol complémentaires, pour le tronçon entre la gare du Nord et Bordet, eu égard aux problèmes survenus sous le Palais du Midi. Les techniques d'exécution du second tronçon sont cependant différentes ; on y creuse plus profondément à l'aide d'un tunnelier.

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,

David WEYTSMAN
Marc LOEWENSTEIN

La présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

Meer gedetailleerde ramingen van de kosten en de planning zullen in een later stadium worden verstrekt, zodra de gesprekken met de aannemers zijn gevorderd.

In principe zullen de problemen onder het Zuidpaleis geen gevolgen hebben voor de andere delen van de toekomstige metrolijn. De planning voor de realisatie van het tweede deel is niet rechtstreeks afhankelijk van de planning voor het eerste deel. De metrolijn zal echter pas haar volle potentieel bereiken wanneer ze volledig operationeel is. Rekening houdend met de problemen die zich onder het Zuidpaleis hebben voorgedaan, voert Beliris aanvullende bodemstudies uit voor het traject tussen het Noordstation en Bordet. De uitvoeringstechnieken voor het tweede deel zijn echter anders: daarvoor wordt dieper gegraven met behulp van een tunnelboormachine.

III. Afsluiting van de werkzaamheden

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

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

De rapporteurs,

David WEYTSMAN
Marc LOEWENSTEIN

De voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL