



GEWONE ZITTING 2023-2024

14 MAART 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende de oprichting van een arbitragecollege te vragen, belast met het onderzoeken van alle scenario's om de afbraak van het Zuidpaleis in het kader van de werken aan metrolijn 3 te vermijden

(ingediend door de heer David WEYTSMAN (FR), mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (FR), de heren Sadik KÖKSAL (FR) en Geoffroy COOMANS de BRACHÈNE (FR))

Toelichting

Dit voorstel strekt ertoe de oprichting van een bouwarbitragecollege te vragen, bestaande uit onafhankelijke internationale deskundigen, dat alle oplossingen voor de voltooiing van de metro 3-tunnel onder het Zuidpaleis moet onderzoeken, om objectief en wetenschappelijk vast te stellen of het technisch, financieel en juridisch mogelijk is om de afbraak van het Zuidpaleis te vermijden, door te kiezen voor een alternatieve oplossing die minder ingrijpend, minder duur en/of minder tijdrovend is.

Context

De Brusselse regering heeft het richtschema Metro Noord-Albert goedgekeurd op 16 juli 2015 en bijgewerkt op 14 december 2017. De stedenbouwkundige vergunning werd verleend op 24 mei 2019 en de opdracht voor uitvoering van de werken werd vervolgens gegund aan het consortium Toots op 29 mei 2019.

De werken zijn toen van start gegaan en verliepen vlot tot de bouw van de tunnel onder het Zuidpaleis, waar de aannemer op problemen stuitte, met name door de heterogene ondergrond van de bedding van de Zenne. De

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

14 MARS 2024

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à demander la création d'un collège d'arbitrage chargé d'étudier l'ensemble des scénarios permettant d'éviter la destruction du Palais du Midi dans le cadre du chantier du métro 3

(déposée par M. David WEYTSMAN (FR), Mme Anne-Charlotte d'URSEL (FR), MM. Sadik KÖKSAL (FR) et Geoffroy COOMANS de BRACHÈNE (FR))

Développements

La présente proposition vise à proposer la création d'un collège arbitral de construction composé d'experts internationaux indépendants chargés d'étudier l'ensemble des solutions permettant d'achever le tunnel du métro 3 sous le Palais du Midi afin de déterminer de manière objective et scientifique s'il est possible, techniquement, financièrement et juridiquement, d'éviter la destruction du Palais en choisissant une solution alternative moins invasive, moins chère et/ou moins longue.

Contextualisation

Le Gouvernement bruxellois a approuvé le schéma directeur Métro Nord-Albert le 16 juillet 2015 et a procédé à sa mise à jour le 14 décembre 2017. Le permis d'urbanisme a été délivré le 24 mai 2019 et le marché d'exécution des travaux a été attribué dans la foulée au consortium Toots le 29 mai 2019.

Les travaux ont alors débuté et se sont déroulés sans encombre jusqu'à la construction du tunnel sous le Palais du Midi où l'entrepreneur a rencontré des difficultés d'exécution en raison, notamment, de l'hétérogénéité du

MIVB wees vervolgens op de geotechnische risico's die uitdrukkelijk in het bestek waren vermeld en vroeg de aannemer om het werk te hervatten. De techniek die werd gekozen voor het graven van de tunnel, het zogenaamde jet grouting, begon in april 2021, maar stuitte meteen al op problemen door de heterogene ondergrond en zou moeten worden aangepast. In december 2021 stopte de aannemer eenzijdig met de werken en schoof hij de verantwoordelijkheid door naar de MIVB.

Begin 2022 werden nieuwe tests uitgevoerd met een aangepaste jetgroutingtechniek, maar de resultaten waren nog steeds niet bevredigend. Er werd een voorstel gedaan aan de aannemer om een reeks micropalen toe te voegen aan de jet grouting, maar de nieuwe offerte van de aannemer zou leiden tot een verdubbeling van de kosten voor de werken en een vertraging van 8 jaar ten opzichte van de oorspronkelijke offerte.

In september 2022 voerde de MIVB een nieuwe analyse uit van alle alternatieve oplossingen. Toen werden de dreamcuttertechniek en de bevroeringstechniek onderzocht, maar beide werden afgewezen door de MIVB.

Op 23 december 2022 gaf de MIVB de aannemer de opdracht om de werken te hervatten, maar de aannemer gaf geen gehoor aan dat bevel. Op 23 januari 2023 werd de gebrekkige uitvoering vastgesteld en in februari 2023 werd een bijeenkomst georganiseerd om te proberen een oplossing te vinden. Er werden drie scenario's geanalyseerd: doorgaan met de geoptimaliseerde jetgroutingtechniek onder het paleis, mits een overeenkomst met de aannemer, de overheidsopdracht van de aannemer intrekken en gunnen aan een nieuwe aannemer, of een deel van het Zuidpaleis ontmantelen, om het werk in de openlucht te kunnen uitvoeren met beproefde technieken. Uiteindelijk kozen de Brusselse regering en de MIVB in overeenstemming met de aannemer voor de laatste optie.

Om sneller voortgang te kunnen boeken, stelde de regering het parlement voor de ordonnantie aan te nemen tot instelling van een specifieke behandelingsprocedure van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de ontmanteling van het interieur van het Zuidpaleis en voor de wijziging van de vergunning die op 24 mei 2019 door de gemachtigde ambtenaar van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel werd afgeleverd.

Reeds in mei 2023 hebben een aantal ingenieurs zich in de pers en ten overstaan van Brusselse parlementsleden uitgelaten en hen gewaarschuwd dat er volgens hen wel degelijk alternatieven zijn voor de sloophamer bij de bouw van de tunnel onder het Zuidpaleis, bijvoorbeeld de dreamcuttertechniek, die volgens de promotoren niet naar behoren is onderzocht, of de techniek op basis van een damwandsysteem. Dankzij de voorgestelde oplossingen zou de volledige of gedeeltelijke vernieling van een gebouw met grote erfgoedwaarde worden vermeden, blijft de overlast voor de wijk beperkt, kan het Zuidpaleis tijdens de werken

sous-sol du lit de la Senne. La STIB opposa alors à l'entrepreneur les risques géotechniques explicitement mentionnés dans le cahier des charges et demanda à l'entrepreneur de reprendre les travaux. La technique choisie pour creuser le tunnel, appelée «jet grouting», a débuté en avril 2021 mais rencontre immédiatement des problèmes en raison de l'hétérogénéité du sol et doit faire l'objet d'adaptations. En décembre 2021, l'entrepreneur arrête unilatéralement les travaux et se décharge de la responsabilité sur la STIB.

Début 2022, de nouveaux essais sont réalisés avec une technique de «jet grouting» adaptée, mais les résultats ne sont toujours pas satisfaisants. Il est proposé à l'entrepreneur d'ajouter au «jet grouting» une série de micropieux mais le nouveau devis, remis par l'entrepreneur, entraînerait un doublement du prix des travaux ainsi qu'un retard de 8 ans par rapport à l'offre initiale.

En septembre 2022, la STIB effectue une nouvelle analyse de l'ensemble des solutions alternatives. Elle étudie alors la technique du «dreamcutter» et celle de la congélation, mais rejette ces deux techniques.

Le 23 décembre 2022, la STIB donne ordre à l'entrepreneur de reprendre les travaux, mais l'entrepreneur ne donne pas suite à l'injonction. Le défaut d'exécution est constaté le 23 janvier 2023 et une réunion est organisée en février 2023 pour tenter de trouver une solution. Trois scénarios sont alors analysés: continuer avec la technique du «jet grouting» optimisée, sous le palais, moyennant un accord avec l'entrepreneur; retirer le marché public à l'entrepreneur et le confier à un nouveau, ou bien démonter une partie du Palais pour pouvoir travailler à l'air libre avec des techniques éprouvées. C'est finalement cette dernière option qui sera choisie par le Gouvernement bruxellois et la STIB, en accord avec l'entrepreneur.

Afin de pouvoir avancer plus rapidement, le Gouvernement propose au Parlement d'adopter l'ordonnance instituant une procédure d'instruction spécifique d'une demande de permis d'urbanisme relative à la déconstruction de l'intérieur du Palais du Midi et à la modification du permis délivré le 24 mai 2019 par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, en date du 5 octobre 2023.

Il apparaît néanmoins dès mai 2023 que plusieurs ingénieurs s'expriment dans la presse ou auprès de députés du Parlement bruxellois afin de les avertir que des alternatives à cette destruction existent bien selon eux pour construire le tunnel sous le Palais. Parmi ces alternatives: la technique du «dreamcutter», pas correctement examinée selon ses promoteurs, ou encore une technique s'appuyant sur un système de palplanches. Les solutions proposées ont le mérite d'éviter la destruction, totale ou partielle, d'un immeuble à haute valeur patrimoniale, de limiter les nuisances pour le quartier, de permettre une occupation au

minstens gedeeltelijk worden gebruikt en blijven de kosten voor het gewest beperkt.

De MIVB heeft tijdens de vergadering van de commissie voor de Mobiliteit van 5 maart 2024 op deze voorstellen van ingenieurs gereageerd. De openbaarvervoermaatschappij verzet zich tegen de alternatieve voorstellen en geeft een gedetailleerd overzicht van de technische en/of juridische struikelblokken die hun weigering rechtvaardigen.

Het debat in de commissie was zeer technisch en helaas slechts gebaseerd op gedeeltelijke informatie. De commissieleden beschikken niet over de nodige deskundigheid om de correctheid van de verschillende formules en berekeningen te beoordelen noch de haalbaarheid ervan. De commissieleden beschikken slechts over algemene aantekeningen, maar niet over de berekeningen van de MIVB. De alternatieve oplossingen worden enkel voorgesteld op basis van voorafgaande onderzoeken, waardoor geen nauwkeurige berekeningen van de technische details, termijnen, kosten of overlast kunnen worden gemaakt. Bij gebrek aan deze nauwkeurige gegevens, die soms worden achtergehouden wegens de overeenkomst tussen het gewest en het consortium Toots, kunnen de commissieleden onmogelijk om hun controletaak uitvoeren.

Tijdens de commissie in kwestie zijn echter wel een aantal vaststellingen gedaan:

- er was een brede consensus onder alle parlementsleden over het feit dat het Zuidpaleis enkel in allerlaatste instantie mag worden gesloopt;
- er was ook een brede consensus over het feit dat de verschillende oplossingen, zowel de oplossing van de MIVB als de alternatieve oplossingen weinig nauwkeurige informatie omvatten inzake kosten, termijnen, risico's en gevolgen voor de omwonenden en de openbare ruimte, ondanks de herhaaldelijke verzoeken van verschillende commissieleden;
- de dreamcuttertechniek zal tijdens de effectenstudie worden geanalyseerd, maar niet de andere oplossingen die aan de commissie voor de Mobiliteit werden voorgesteld, zoals de oplossing met micropalen of damwanden;
- het bedrijf Denys staat volledig achter de voorgestelde techniek en stelt daarom voor om de risico's te dragen. Dit is een nieuw gegeven dat onder de aandacht van het publiek is gebracht.

Gebrek aan transparantie en onafhankelijke analyse

In de effectenstudie zal wel degelijk een vergelijkende analyse worden gemaakt van de door de Brusselse regering gekozen oplossing en, op zijn minst, van de door het bedrijf Denys voorgestelde oplossing, en dat is een positieve noot. Helaas wil het begeleidingscomité de andere oplossingen niet onderzoeken. Door het gebrek aan transparantie wordt

moins partielle du Palais durant les travaux et, enfin, de limiter les coûts pour les finances régionales.

La STIB répond à ces propositions et aux ingénieurs qui en sont à l'origine en commission Mobilité du 5 mars 2024. La société de transports publics s'oppose aux propositions alternatives et détaille les obstacles techniques et/ou juridiques justifiant son refus.

Le débat qui se tient alors en commission est un débat très technique qui ne s'appuie malheureusement que sur des informations partielles. Les commissaires ne bénéficient pas de l'expertise nécessaire pour juger de la véracité des différentes formules et calculs, ni de leur faisabilité. Les commissaires ne bénéficient pas des calculs opérés par la STIB, mais uniquement de notes générales. Les solutions alternatives ne sont présentées que sur la base d'études préliminaires qui ne permettent pas de calculer avec précision les modalités techniques, les délais, les coûts ou les nuisances. En l'absence de ces données précises, parfois tenues secrètes en raison de l'accord qui lie la Région avec le consortium Toots, il est impossible pour les commissaires d'exercer leur travail de contrôle.

Néanmoins, il est apparu, lors de ladite commission, qu'une série de constats pouvaient être opérés:

- un large consensus a émergé chez l'ensemble des députés pour rappeler que la destruction du Palais du Midi ne doit être opérée qu'en dernier recours;
- un large consensus a également émergé autour du manque d'informations précises en termes de coût, de délais, de risque, d'impact sur les riverains et sur l'espace public des différentes solutions, celle de la STIB comme des solutions alternatives, malgré les demandes répétées de plusieurs commissaires;
- la solution dite du «dreamcutter» sera bien analysée lors de l'étude d'incidences mais pas les autres solutions présentées en commission Mobilité comme celle des micropieux ou celle des palplanches;
- la société Denys s'engage entièrement sur la technique proposée et propose donc de prendre les risques à sa charge, ce qui est un élément nouveau porté à la connaissance du public.

Manque de transparence et analyse indépendante

Il est positif qu'il soit désormais confirmé que l'étude d'incidences comprendra bien une analyse comparative de la solution retenue par le Gouvernement bruxellois et, à tout le moins, celle avancée par la société Denys. Il est néanmoins regrettable de n'avoir aucun engagement du comité d'accompagnement quant à l'analyse des autres

dit project eens te meer ondoorgrondelijk, en alle omwonenden en handelaars die rechtstreeks door de werken worden getroffen, hebben er genoeg van.

Het is niet de eerste keer dat transparantieproblemen het bouwproces van de tunnel onder het Zuidpaleis en, meer in het algemeen, het metrolijn 3-project hebben overschaduwd:

- in 2016 interpelleerde de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) de gewestelijke directie Stedenbouw: "De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning bevatte geen effectenstudie, maar enkel een "voorbereidende nota voor de effectenstudie". Hierdoor wordt het onderzoek van het dossier bemoeilijkt, waardoor het niet met kennis van zaken kan worden uitgevoerd. Om die reden heeft de KCML gevraagd om "het dossier aan te vullen en het opnieuw te onderzoeken zodra het project rekening houdt met de resultaten van de effectenstudie.";
- de commissie vond het ook nodig dat de reden waarom de regering onder andere heeft afgezien van de jetgroutingtechniek uitvoeriger zou worden toegelicht in de memorie van toelichting, en dat de verschillende technische studies en andere rapporten beschikbaar zouden worden gesteld van de parlementsleden, zodat de technische informatie die nodig is om de uitdagingen volledig te begrijpen, transparant is;
- de commissie stelde ook vast dat er zelfs sprake was van een volledige of gedeeltelijke sloop van de binnenkant van het Zuidpaleis terwijl de volledige erfgoedanalyse van het pand nog niet was afgerond. De commissie vond ook dat die kwestie in de effectenstudie aan bod had moeten komen, met name het behoud van een aantal bestaande handelszaken (vooral aan de kant van de Lemonnierlaan), eventuele tijdelijke bezettingen tijdens de werken en de verhuizing van de werfkantoren die momenteel de openbare ruimte versperren. Niemand weet op dit moment of deze punten wel degelijk zullen worden onderzocht in het kader van de effectenstudie;
- de commissie vond het nodig om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over het lot van het gebouw na de werken. Ze stelde voor dat de regering en de stad Brussel na het project snel met voorstellen over de toekomst van het Zuidpaleis zouden komen. Onlangs vernamen we uit verslagen van informatievergaderingen dat de MIVB een vergunning had ingediend voor de aanleg van een ... park op de plaats van het Zuidpaleis, voor het geval de stad Brussel geen beslissing zou nemen over een definitief project voor de wederopbouw;
- tot slot vroeg de commissie om op de lange termijn een analyse te maken van de oorzaken en beslissingen die tot een dergelijke situatie hebben geleid, zodat dezelfde fouten niet worden herhaald.

solutions. Ce manque de transparence continue, une fois encore, à rendre le projet opaque et à dégoûter l'ensemble des riverains et commerçants directement impactés par le chantier.

Rappelons que plusieurs problèmes de transparence ont déjà émaillé le processus de construction du tunnel sous le Palais et, plus généralement, du métro 3:

- en 2016, la Commission royale des Monuments et Sites (CRMS) interpellait déjà la direction régionale de l'urbanisme car: «La demande de permis d'urbanisme n'a pas été accompagnée d'une étude d'incidences mais seulement d'une 'note préparatoire à l'étude d'incidences'. Ceci pose problème pour l'examen du dossier qui ne peut, dès lors, se faire en parfaite connaissance de cause.». Raison pour laquelle la CRMS avait demandé «de compléter le dossier et d'être réinterrogée lorsque le projet aura pris en compte les conclusions de l'étude d'incidences.»;
- la Commission estimait également nécessaire que la motivation du Gouvernement, en particulier sur l'abandon de la technique du «jet grouting», soit davantage explicitée dans l'exposé des motifs et que les diverses études techniques et autres rapports soient mis à disposition des parlementaires afin d'assurer la transparence des informations techniques utiles à la bonne compréhension des enjeux;
- la Commission constatait par ailleurs qu'il était même question d'une démolition totale ou partielle de l'intérieur du Palais du Midi, sans avoir pu mener à son terme l'analyse patrimoniale complète du bien. Elle estimait d'ailleurs nécessaire que l'étude d'incidences aborde cette question, notamment le maintien d'une partie des commerces existants (en particulier du côté du boulevard Lemonnier), d'éventuelles occupations temporaires durant le chantier et la relocalisation des bureaux de chantier qui encombrant actuellement l'espace public. Autant de points dont nul ne sait actuellement s'ils seront bien étudiés dans le cadre de l'étude d'incidences;
- la Commission estimait nécessaire que soit abordé au plus vite le sort qui sera réservé au bâtiment par la suite. Elle suggérait au Gouvernement et à la Ville de Bruxelles de donner rapidement des pistes sur l'avenir du Palais à la suite du projet. On apprenait récemment en fouillant dans des rapports de réunions d'information que la STIB avait déposé un permis pour la création d'un... parc à la place du palais au cas où la ville de Bruxelles ne se décidait pas sur un projet définitif pour la reconstruction;
- la Commission demandait enfin qu'à terme, une analyse sur les causes et responsabilités soit faite sur ce qui a amené à une telle situation pour ne plus répéter les mêmes erreurs.

Het feit dat er zoveel vragen zijn, wijst op het gebrek aan transparantie in de door de Brusselse regering genomen beslissingen in het kader van dit dossier. Uit al deze elementen blijkt het gebrek aan informatie die alle tegenstanders van de plannen met het Zuidpaleis betreuen, alsook diegenen die het project volgen. Daarnaast is er ook een gebrek aan informatie voor de omwonenden en de handelaars, die nochtans rechtstreeks door de werken worden benadeeld.

Niemand van de omwonenden, handelaars of parlementsleden was bijna een jaar lang, tijdens de periode dat de bouw stil lag, op de hoogte van de complicaties die zich voordeden, van het feit dat de bouw stil lag of van de overwogen oplossingen, met name de sloop. Zo opende een restauranthouder zijn zaak vlak voordat werd aangekondigd dat het Zuidpaleis zou worden ontmanteld, en niemand had zich de moeite getroost die man te waarschuwen. Buurtbewoners klagen ook regelmatig over het gebrek aan informatie, waar ze nochtans recht op hebben. Niemand heeft weet van de gevolgen van de werf voor de openbare ruimte en van de overlast in geval van de ontmanteling van het Zuidpaleis.

De oprichting van een arbitragecollege

Zoals aangetoond worden het debat over de werf onder het Zuidpaleis en de door de regering gekozen oplossing gekenmerkt door twee grote problemen: het gebrek aan transparantie en het uiterst technische aspect van het dossier. Daarbovenop komt een derde probleem: de zeer politieke aard van de genomen beslissingen en de afwezigheid van een echt wetenschappelijk, objectief en sereen debat.

Daarom is het nu noodzakelijk om alle potentiële oplossingen onafhankelijk, transparant en snel te objectiveren. De effectenstudie was weliswaar interessant, maar werd op een vrij ondoorzichtige manier uitgevoerd door een nogal politiek samengesteld begeleidingscomité. Zo moesten de leden van de commissie voor de Mobiliteit aandringen op informatie over de reikwijdte van de uit te voeren analyse en de oplossingen die al dan niet zullen worden bestudeerd, zonder erin te slagen een volledig beeld te krijgen van het onderwerp noch van de methode. Bovendien brengt het begeleidingscomité enkel gewestelijke besturen (urban.brussels, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel enz.) en/of gemeenten samen. Het comité geeft weliswaar de studieopdracht aan een onafhankelijk studiebureau, maar toch vormt het zo een nieuw politiek en niet-transparant platform. Het is niet de bedoeling om het personeel van de betrokken besturen, de ingenieurs van de MIVB of deskundigen van de verschillende studie bureaus die in opdracht van de MIVB werken, te veroordelen. We merken enkel op dat de gebruikte methode voor de effectenstudie, de samenstelling van het begeleidingscomité en de manier waarop de resultaten zullen worden geïnterpreteerd, niet garanderen dat het aan de deskundigen opgedragen werk onpartijdig en transparant zal worden geïnterpreteerd.

L'ensemble de ces demandes illustre l'opacité des décisions prises jusqu'ici par le Gouvernement bruxellois dans le cadre de ce dossier. À ces éléments qui illustrent tous avec force le déficit d'information auquel font face l'ensemble des contradicteurs ou observateurs du projet relatif au Palais du Midi, s'ajoute le manque d'information à destination des riverains et commerçants, pourtant directement impactés par le chantier.

Rappelons que pendant près d'un an où le chantier était à l'arrêt, personne parmi les riverains, les commerçants ou les parlementaires n'était au courant, ni des complications rencontrées, ni de l'arrêt du chantier, ni des solutions envisagées, notamment celle de la destruction. Un restaurateur a par exemple ouvert son restaurant juste avant qu'on annonce le démontage du Palais, sans que personne n'ait pris le soin de l'avertir. Les riverains eux aussi se plaignent régulièrement du peu d'informations auxquels ils ont pourtant droit. Tous ignorent d'ailleurs encore quelles seront les conséquences du chantier sur l'espace public et en termes de nuisances en cas de déconstruction du Palais.

La création d'un collège arbitral

Comme cela a été démontré: le débat à propos du chantier sous le Palais du Midi et la solution retenue par le Gouvernement soulèvent deux problèmes majeurs: le manque de transparence et l'aspect très technique du dossier. Il apparaît également qu'un troisième problème se pose: celui du caractère très politique des décisions prises et l'absence d'un véritable débat scientifique, dépassionné et objectif.

Voilà pourquoi il est désormais impératif d'objectiver l'ensemble des solutions potentielles de manière indépendante, transparente et rapide. L'étude d'incidences, bien qu'intéressante, a été réalisée de manière assez opaque par un comité d'accompagnement assez politique. À titre d'exemple, les commissaires de la commission Mobilité ont dû insister pour connaître le spectre de l'analyse qui sera réalisée et des solutions qui seront ou non étudiées, sans pour autant avoir réussi à obtenir une image complète, ni de l'objet, ni de la méthode. De plus, le comité d'accompagnement ne réunit que des administrations régionales (Urban, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, ...) et/ou des communes et, même s'il confie à un bureau d'études indépendant la confection d'une étude, constitue une nouvelle plateforme politique et opaque. Il ne s'agit pas ici d'incriminer le personnel des administrations concernées, les ingénieurs de la STIB ou encore les experts travaillant dans les différents bureaux d'études mandatés par la STIB. Il s'agit simplement de constater que la méthode de réalisation de l'étude d'incidences, la composition de son comité d'accompagnement ou encore la manière dont les résultats seront interprétés ne permettent pas d'assurer une lecture impartiale et transparente du travail commandé aux experts.

Een arbitragecollege dat is samengesteld uit bij voorkeur internationale onafhankelijke deskundigen biedt daarentegen een objectievere methode. Ten eerste kan dit leiden tot een echt debat tussen wetenschappelijke deskundigen, zonder hoogoplopende emoties waarvan we tot nu toe tot getuige waren in de verschillende politieke kringen. Ten tweede maakt het een doorgedreven vergelijkende analyse van de argumenten en cijfers van de MIVB en van haar tegenstanders mogelijk. Ten derde kan aan het einde van de werkzaamheden het werk van het college openbaar gemaakt worden, zodat de conclusies van de deskundigen iedereen, zowel ingenieurs als buurtbewoners, ten goede komen.

Een arbitragecollege kan gedurende een bepaalde periode van bijvoorbeeld twee of drie maanden een onafhankelijke studie uitvoeren die rekening houdt met alle mogelijke opties. Dit college moet bestaan uit onafhankelijke deskundigen zonder banden met de betrokken bedrijven, met het huidige bestek of met de voorgestelde alternatieve oplossingen. Om hun totale onafhankelijkheid te garanderen komen idealiter alle deskundigen uit internationale instellingen.

Naargelang van het onderwerp bestaan er verschillende soorten arbitragecolleges. Bijvoorbeeld een bouw-arbitragecollege, een technisch arbitragecollege, een arbitragecollege voor het milieu, een stedenbouwkundig arbitragecollege... Het doel is om een onpartijdig en competent arbitragecollege samen te stellen, dat bewijzen analyseert, de argumenten van de partijen beoordeelt en een eerlijke beslissing neemt op basis van de wet en relevante feiten. Wij denken daarvoor aan het bouw-arbitragecollege.

Een opmerkelijk Europees voorbeeld van een bouw-arbitragecollege was dat voor de Kanaaltunnel dat de geschillen over de bouw van de onderzeese tunnel moest beslechten. Deze spoorwegtunnel verbindt het Verenigd Koninkrijk met Frankrijk onder het Kanaal. Tijdens de bouwphase van dit iconische project ontstonden er een aantal geschillen tussen de partijen over vertragingen, kostenoverschrijdingen en slecht uitgevoerde werken. Om deze geschillen efficiënt en onpartijdig op te lossen, werd een arbitragecollege van onafhankelijke deskundigen opgericht.

Dit arbitragecollege bestond uit burgerlijk ingenieurs, geotechnische deskundigen, architecten en andere professionals uit de bouwsector. Hun taak bestond erin het bewijsmateriaal van de verschillende partijen te onderzoeken, te oordelen over de verantwoordelijkheden, en eerlijke en rechtvaardige beslissingen te nemen in overeenstemming met de geldende wetten en de contracten die voor het project waren opgesteld.

Een ander opmerkelijk voorbeeld van een dergelijk bouw-arbitragecollege in Europa was het college dat de geschillen moest beslechten over de bouw van de Elbphilharmonie in Hamburg, in Duitsland. De Elbphilharmonie is een iconische concertzaal aan de oevers van de Elbe in Hamburg. Dit bouwproject stootte op heel

Il apparaît au contraire que la constitution d'un collège arbitral composé d'experts indépendants, de préférence internationaux, constituerait une méthode plus objective. Premièrement, elle permettrait la tenue d'un véritable débat entre experts scientifiques, loin des conversations passionnées qui se sont tenues jusqu'ici dans les différents cénacles politiques. Deuxièmement, il permettrait de réaliser une analyse comparative poussée des arguments et des chiffres émis par la STIB et ses contradicteurs. Troisièmement, son travail pourrait être rendu public à l'issue des travaux du collège afin que chacun, ingénieur ou non, riverain ou pas, puisse bénéficier des conclusions des experts.

Un collège arbitral pourrait se voir confier la réalisation d'une étude indépendante, prenant en compte l'ensemble des solutions potentielles, pour une durée déterminée, de deux ou trois mois par exemple. Celui-ci devrait être composé d'experts indépendants n'ayant aucun lien avec les sociétés impliquées, ni dans le cahier des charges actuel, ni dans les solutions alternatives proposées. Idéalement, les experts devraient tous provenir de cabinets internationaux afin d'assurer leur indépendance totale.

Dépendant du type de sujet traité, il existe plusieurs types de collèges arbitraux. On peut citer le collège arbitral de construction, le collège arbitral technique, le collège arbitral environnemental, le collège arbitral d'urbanisme, ... Dans tous les cas, l'objectif est de constituer un collège arbitral impartial et compétent, capable d'analyser les preuves, d'évaluer les arguments présentés par les parties et de rendre une décision équitable basée sur la loi et les faits pertinents. Celui qui nous intéresse ici est le collège arbitral de construction.

Un exemple notable de collège arbitral de construction en Europe est celui établi pour résoudre les litiges liés à la construction du tunnel sous la Manche, également connu sous le nom de *Tunnel Channel*. Ce tunnel ferroviaire relie le Royaume-Uni à la France, traversant la Manche. Pendant la phase de construction de ce projet emblématique, plusieurs différends ont surgi entre les parties concernant des questions telles que les retards, les dépassements de coûts et les malfaçons. Pour résoudre ces litiges de manière efficace et impartiale, un collège arbitral composé d'experts indépendants a été mis en place.

Ce collège arbitral était composé d'ingénieurs civils, d'experts en génie géotechnique, d'architectes et d'autres professionnels du secteur de la construction. Leur rôle était d'examiner les preuves présentées par les différentes parties, d'évaluer les responsabilités et de rendre des décisions justes et équitables conformément aux lois applicables et aux contrats établis pour le projet.

Un autre exemple notable de collège arbitral de construction en Europe est celui établi pour résoudre les litiges liés à la construction de l'*Elbphilharmonie* à Hamburg, en Allemagne. L'*Elbphilharmonie* est une salle de concert emblématique située sur les rives de l'Elbe à Hamburg. Ce projet de construction a rencontré de

wat moeilijkheden, waaronder enorme vertragingen en aanzienlijke kostenoverschrijdingen. Door deze problemen ontstonden er geschillen tussen de betrokken partijen, met inbegrip van aannemers, architecten en lokale overheden. Om deze geschillen efficiënt aan te pakken en een langdurige juridische strijd te vermijden, werd een arbitragecollege van onafhankelijke deskundigen aangesteld, dat bestond uit gerenommeerde architecten, burgerlijk ingenieurs, deskundigen in projectmanagement en andere professionals uit de bouwsector.

Dit arbitragecollege moest de verschillende aspecten van het project in detail onderzoeken, de verantwoordelijkheden van elk van de betrokken partijen analyseren en billijke beslissingen nemen om de geschillen op te lossen. Dankzij deze arbitrageprocedure konden de partijen jarenlange rechtszaken vermijden en sneller oplossingen vinden om het project af te ronden.

Deze twee voorbeelden tonen het belang aan van bouw-arbitragecolleges om geschillen in de bouwsector in Europa op te lossen, omdat ze een effectief en gespecialiseerd alternatief bieden voor de traditionele rechtbanken.

Gezien de aanzienlijke extra kosten die de sloop van het Zuidpaleis met zich meebrengt; gezien de gevolgen van deze oplossing voor dit gebouw met hoge erfgoedwaarde; gezien de zeer belangrijke sociale en commerciële rol die het gebouw speelt in de wijk en voor de wijkbewoners; gezien het belang van metrolijn 3 voor de mobiliteit; gezien het gebrek aan informatie aan omwonenden, handelaars, parlementsleden, leden van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen en alle andere betrokken partijen; en ten slotte gezien de noodzaak om de voorgestelde oplossingen te objectiveren op basis van een objectief en neutraal wetenschappelijk debat, pleiten de indieners van dit voorstel voor de dringende oprichting van een bouw-arbitragecollege met een specifieke opdracht die zich toespitst op het Zuidpaleis.

nombreux défis, notamment des retards importants et des dépassements de coûts considérables. En raison de ces problèmes, des litiges ont émergé entre les parties impliquées dans le projet, y compris les entrepreneurs, les architectes et les autorités locales. Pour résoudre ces litiges de manière efficace et éviter des batailles juridiques prolongées, un collège arbitral composé d'experts indépendants a été désigné. Ce collège arbitral était composé d'architectes renommés, d'ingénieurs civils, d'experts en gestion de projet et d'autres professionnels du secteur de la construction.

Le rôle de ce collège arbitral était d'examiner en détail les différents aspects du projet, d'analyser les responsabilités de chacune des parties impliquées et de rendre des décisions équitables pour résoudre les litiges. Grâce à ce processus d'arbitrage, les parties ont pu éviter des années de litiges devant les tribunaux et ont pu trouver des solutions plus rapidement pour finaliser le projet.

Ces deux exemples mettent en évidence l'importance des collèges arbitraux de construction dans la résolution des litiges dans le secteur de la construction en Europe, en offrant une alternative efficace et spécialisée aux tribunaux traditionnels.

Au regard des surcoûts considérables que représente la destruction du Palais du Midi, au regard des conséquences de cette solution sur un bâtiment avec une forte valeur patrimoniale; au regard du rôle social et commercial très important qu'assure le bâtiment pour le quartier et ses habitants; au regard de l'importance du métro 3 en termes de mobilité; au regard du peu d'informations dont ont bénéficié les riverains, les commerçants, les parlementaires, les membres de la Commission royale des Monuments et Sites et tous les autres acteurs du dossier; au regard, enfin, de la nécessité d'objectiver les solutions proposées sur la base d'un débat scientifique objectif et neutre, les auteurs de la présente proposition plaident dès lors pour la création en urgence d'un collège arbitral de construction dont la mission serait spécifiquement axée sur le Palais du Midi.

David WEYTSMAN (FR)
Anne-Charlotte d'URSEL (FR)
Sadik KÖKSAL (FR)
Geoffroy COOMANS de BRACHÈNE (FR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende de oprichting van een arbitragecollege te vragen, belast met het onderzoeken van alle scenario's om de afbraak van het Zuidpaleis in het kader van de werken aan metrolijn 3 te vermijden

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de ordonnantie van 5 oktober 2023 tot instelling van een specifieke behandelingsprocedure van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de ontmanteling van het interieur van het Zuidpaleis en voor de wijziging van de vergunning die op 24 mei 2019 door de gemachtigde ambtenaar van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel werd afgeleverd;

Overwegende dat het project voor de aanleg van metrolijn 3 in Brussel van essentieel belang is voor de ontwikkeling en de doeltreffendheid van het openbaar vervoerssysteem in de stad;

Overwegende dat de uitvoering van infrastructuurprojecten van deze omvang kan leiden tot uitdagingen en geschillen tussen de betrokken partijen, waaronder overheidsinstanties, bouwbedrijven en aannemers;

Overwegende de noodzaak van een snelle, billijke en doeltreffende beslechting van eventuele geschillen die kunnen ontstaan tijdens het proces voor de aanleg van metrolijn 3;

Overwegende de financiële gevolgen van de afbraak en wederopbouw van het Zuidpaleis voor de financiën van het gewest, die al zwaar getroffen zijn, en het belang om de financiële haalbaarheid van het tweede deel van metrolijn 3 te garanderen;

Overwegende de rampzalige gevolgen van de afbraak van het Zuidpaleis als essentieel onderdeel van het Brusselse erfgoed, waarvoor overigens een aanvraag tot bescherming werd ingediend;

Overwegende dat de afbraak van het Zuidpaleis een groot trauma zou betekenen voor de buurtbewoners, met name vanwege de belangrijke sociale rol die het gebouw speelt in de wijk;

Overwegende de rampzalige gevolgen, zowel qua termijn van uitvoering als qua financiële gevolgen, die de afbraak van het Zuidpaleis en de evacuatie van de handelaars in of in de buurt van het Zuidpaleis voor de duur van de werken met zich zouden brengen;

Overwegende dat het nog niet duidelijk is hoeveel openbare ruimte de werken voor de afbraak en wederopbouw in beslag zullen nemen, ondanks de vele vragen van omwonenden;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à demander la création d'un collège d'arbitrage chargé d'étudier l'ensemble des scénarios permettant d'éviter la destruction du Palais du Midi dans le cadre du chantier du métro 3

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 5 octobre 2023 instituant une procédure d'instruction spécifique d'une demande de permis d'urbanisme relative à la déconstruction de l'intérieur du Palais du Midi et à la modification du permis délivré le 24 mai 2019 par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale à la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles;

Considérant que le projet de construction du métro 3 à Bruxelles revêt une importance capitale pour le développement et l'efficacité du système de transports en commun de la ville;

Considérant que la réalisation de projets d'infrastructure d'une telle envergure peut entraîner des défis et des litiges entre les parties impliquées, y compris les autorités publiques, les entreprises de construction et les entrepreneurs;

Considérant la nécessité de garantir une résolution rapide, équitable et efficace des éventuels litiges pouvant survenir tout au long du processus de construction du métro 3;

Considérant les conséquences financières de la destruction et reconstruction du Palais du Midi sur les finances régionales, déjà lourdement impactées, et l'importance de garantir par ailleurs la faisabilité financière du second tronçon de la ligne de métro 3;

Considérant les conséquences désastreuses d'une destruction du Palais du Midi, élément incontournable du patrimoine bruxellois qui fait par ailleurs l'objet d'une demande de classement;

Considérant le traumatisme important que représenterait la destruction du Palais pour les riverains, notamment en raison du rôle social important que joue le bâtiment dans le quartier;

Considérant les conséquences désastreuses que représentent, tant en termes de délais de réalisation que de conséquences financières, la destruction du Palais et l'évacuation des commerçants dans ou à proximité du Palais pendant toute la durée des travaux;

Considérant que l'emprise sur l'espace public du chantier de démolition/reconstruction n'a pas encore été précisée, malgré les multiples demandes des riverains;

Overwegende dat heel wat informatie kennelijk niet transparant is en dat sommige informatie geheim moet blijven of alleen toegankelijk is voor onafhankelijke deskundigen in het kader van een specifieke onderzoekstaak;

Overwegende dat er weinig informatie bestaat over de koolstofvoetafdruk van een afbraak/wederopbouwoperatie, zelfs al wordt het argument van een nieuw, energieneutraler gebouw naar voren gebracht;

Overwegende de opmerkingen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen over het gebrek aan informatie en transparantie;

Overwegende de nieuwe elementen die tijdens de vergadering van de commissie voor de Mobiliteit van 5 maart 2024 zijn vermeld inzake alternatieve oplossingen voor de afbraak van het Zuidpaleis;

Overwegende de onmogelijkheid voor het parlement om een onderscheid te maken tussen de extreem technische argumenten van de verschillende ingenieurs en het gebrek aan onderbouwde en wetenschappelijke cijfergegevens;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- erop toe te zien dat met spoed een arbitragecollege wordt opgericht, specifiek voor het oplossen van de geschillen in verband met de aanleg van metrolijn 3 onder het Zuidpaleis;
- ervoor te zorgen dat dit arbitragecollege bestaat uit onafhankelijke en gekwalificeerde deskundigen op het gebied van civiele techniek, stedenbouw, architectuur, bouwrecht en bemiddeling;
- erop toe te zien dat de leden van dit arbitragecollege op onpartijdige wijze en in overleg met alle belanghebbenden bij het metrolijn 3-project worden benoemd;
- het arbitragecollege de nodige middelen toe te kennen om zijn taken te kunnen vervullen;
- de transparantie van de conclusies van dit arbitragecollege te waarborgen, om het vertrouwen van de burgers en de partijen die betrokken zijn bij het metrolijn 3-project in Brussel te garanderen.

Considérant l'opacité apparente de toute une série d'informations et la nécessité de garder une série d'informations secrètes ou accessibles uniquement à des experts indépendants dans le cadre d'une mission d'étude précise;

Considérant le peu d'informations relatives au bilan carbone que représenterait une opération de démolition/reconstruction, alors même que l'argument d'un nouveau bâtiment plus neutre énergétiquement est avancée;

Considérant les remarques de la Commission royale des Monuments et Sites sur le manque d'informations et de transparence;

Considérant les éléments nouveaux apportés lors de la réunion de la commission de la Mobilité du 5 mars 2024 à propos de solutions alternatives à la destruction du Palais;

Considérant l'incapacité pour le Parlement de faire le tri entre les arguments extrêmement techniques des différents ingénieurs et l'absence de données chiffrées étayées et scientifiques;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de veiller à la création en urgence d'un collège arbitral spécifiquement dédié à la résolution des litiges liés à la construction du métro 3 sous le Palais du Midi;
- d'assurer que ce collège arbitral soit composé d'experts indépendants et qualifiés dans les domaines de l'ingénierie civile, de l'urbanisme, de l'architecture, du droit de la construction et de la médiation;
- de veiller à ce que les membres de ce collège arbitral soient désignés de manière impartiale et en consultation avec toutes les parties prenantes concernées par le projet du métro 3;
- d'accorder au collège arbitral les ressources appropriées pour mener à bien ses missions;
- d'assurer la transparence des conclusions dudit collège arbitral afin de garantir la confiance des citoyens et des parties impliquées dans le projet du métro 3 à Bruxelles.

David WEYTSMAN (FR)
Anne-Charlotte d'URSEL (FR)
Sadik KÖKSAL (FR)
Geoffroy COOMANS de BRACHÈNE (FR)