



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

SESSION ORDINAIRE 2025-2026

9 JUILLET 2026

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

COMMISSION SPÉCIALE

consacrée au projet Métro 3

RAPPORT

fait au nom de la commission spéciale

par Sofia Bennani (FR), Stijn Bex (NL),
Jamal Ikazban (FR) et Amélie Pans (FR)

PARTIE 2

GEWONE ZITTING 2025-2026

9 JULI 2026

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

BIJZONDERE COMMISSIE

over het Metro 3-project

VERSLAG

uitgebracht namens de bijzondere commissie

door Sofia Bennani (FR), Stijn Bex (NL),
Jamal Ikazban (FR) en Amélie Pans (FR)

DEEL 2

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs :

MR: Amélie Pans, Anne-Charlotte d'Ursel, Clémentine Barzin, Olivier Willocx.
PS: Ibrahim Dönmez, Jamal Ikazban, Leila Agic.
PTB: Oliver Rittweger de Moor, Françoise De Smedt, Francis Dagrín.
Les Engagés: Sofia Bennani.
Ecolo: Hicham Talhi, Alain Maron
Groen: Ilyas El Omari.
Team Fouad Ahidar: Gilles Verstraeten.

Membres suppléants

MR: Aline Godfrin, Aurélie Czekalski, Ismail Luahabi, Louis de Clippele, Geoffroy Coomans de Brachène.
PS: Cécile Vainsel, Fadila Laanan, Soulaïmane El Mokadem.
Les Engagés: Alain Deneef, Galdys Kazadi.
Groen: Emile Luhahi.
Team Fouad Ahidar: Fouad Ahidar.

Autres membres:

MR: Hennis Oflu, Sadik Köksal
PS: Mohamed Ouriaghli, Yannick Piquet, Ahmed Laaouej
Les Engagés: Mounir Laarissi
Ecolo: John Pitseys
DéFI: Joëlle Maison, Jonathan de Patoul, Cécile Jodogne
Anders.: Imane Belguenani
Vooruit.brussels: Ilyas Mouani, Pascal Smet
PVDA: Jan Busselen
cd&v: Benjamin Dalle
Vlaams Belang: Bob De Brabandere
Indépendants: Fabian Maingain.

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden:

MR: Amélie Pans, Anne-Charlotte d'Ursel, Clémentine Barzin, Olivier Willocx.
PS: Ibrahim Dönmez, Jamal Ikazban, Leila Agic.
PTB: Oliver Rittweger de Moor, Françoise De Smedt, Francis Dagrín.
Les Engagés: Sofia Bennani.
Ecolo: Hicham Talhi, Alain Maron
Groen: Ilyas El Omari.
Team Fouad Ahidar: Gilles Verstraeten.

Plaatsvervangers:

MR: Aline Godfrin, Aurélie Czekalski, Ismail Luahabi, Louis de Clippele, Geoffroy Coomans de Brachène.
PS: Cécile Vainsel, Fadila Laanan, Soulaïmane El Mokadem.
Les Engagés: Alain Deneef, Galdys Kazadi.
Groen: Emile Luhahi.
Team Fouad Ahidar: Fouad Ahidar.

Andere leden:

MR: Hennis Oflu, Sadik Köksal
PS: Mohamed Ouriaghli, Yannick Piquet, Ahmed Laaouej
Les Engagés: Mounir Laarissi
Ecolo: John Pitseys
DéFI: Joëlle Maison, Jonathan de Patoul, Cécile Jodogne
Anders.: Imane Belguenani
Vooruit.brussels: Ilyas Mouani, Pascal Smet
PVDA: Jan Busselen
cd&v: Benjamin Dalle
Vlaams Belang: Bob De Brabandere
Indépendants: Fabian Maingain.

Table des matières

2. Exécution du projet Métro 3	5
<i>Réunion du 12 mars 2026</i>	5
2.1. Exposé de Geert Versweyveld et Gaëtan Lamaille, représentants du comité de direction, et de François-David Jonard, directeur de projet, société momentanée Toots	5
2.2. Échange de vues	11
<i>Réunion du 24 mars 2026</i>	25
2.3. Exposé de Philippe Close, bourgmestre de la Ville de Bruxelles	25
2.4. Échange de vues	29
<i>Réunion du 16 avril 2026</i>	42
2.5. Exposé d'Ismael Saouti, vice-président, et Brahim Tabich, trésorier, Palais du Midi Business Center ASBL	42
2.6. Exposé de Nour Eddine Layachi, président, Stalem ASBL	49
2.7. Exposé de Chico Keksi, président, Promo Jeunes ASBL, et d'Olivier De Roy, administrateur, Royal IV Brussels ASBL	53
2.8. Exposé d'Alain Blond, représentant, comité de quartier Stalingrad-Lemonnier	59
2.9. Échange de vues	62
<i>Réunion du 23 avril 2026</i>	79
2.10. Exposé d'Henri Ernst, administrateur délégué, Galère SRL (société momentanée Progrès)	79
2.11. Échange de vues	82
<i>Réunion du 12 mai 2026</i>	93
2.12. Exposé introductif de Steven Van den Heede, responsable du département pré-qualifications et appels d'offres de Denys SA, et de David Fernandez-Sampedro, responsable international de l'estimation et des appels d'offres chez FCC Construcción ..	93
2.13. Échange de vues	96
2.14. Exposé de Pieter Schepers, responsable des offres de Besix Group SA	102
2.15. Échange de vues	105
<i>Réunion du 21 mai 2026</i>	111
2.16. Exposé de Cédric Bossut, directeur général, Xavier Bindels, directeur technique, et Jens De Smet, directeur du programme métro, Beliris	111

Inhoudstafel

2. Uitvoering van het Metro 3-project	5
<i>Vergadering van 12 maart 2026</i>	5
2.1. Uiteenzetting van Geert Versweyveld en Gaëtan Lamaille, vertegenwoordigers van het directiecomité, en François-David Jonard, projectleider, tijdelijke vennootschap Toots	5
2.2. Gedachtewisseling	11
<i>Vergadering van 24 maart 2026</i>	25
2.3. Uiteenzetting van Philippe Close, burgemeester van de stad Brussel	25
2.4. Gedachtewisseling	29
<i>Vergadering van 16 april 2026</i>	42
2.5. Uiteenzetting van Ismael Saouti, ondervoorzitter, en Brahim Tabich, penningmeester, van de vzw Palais du Midi Business Center ..	42
2.6. Uiteenzetting van Nour Eddine Layachi, voorzitter van de vzw Stalem	49
2.7. Uiteenzetting van Chico Keksi, voorzitter van de vzw Promo Jeunes, en Olivier De Roy, bestuurder van de vzw Royal IV Brussels	53
2.8. Uiteenzetting van Alain Blond, vertegenwoordiger van het buurtcomité Stalingrad-Lemonnier	59
2.9. Gedachtewisseling	62
<i>Vergadering van 23 april 2026</i>	79
2.10. Uiteenzetting van Henri Ernst, afgevaardigd bestuurder, Galère bv (tijdelijke vennootschap Progrès)	79
2.11. Gedachtewisseling	82
<i>Vergadering van 12 mei 2026</i>	93
2.12. Inleidende uiteenzetting van de heer Steven Van den Heede, hoofd van de afdeling prekwalificaties en aanbestedingen bij Denys nv, en David Fernandez-Sampedro, internationaal hoofd van de afdeling kostenramingen en aanbestedingen bij FCC-Construcción	93
2.13. Gedachtewisseling	96
2.14. Uiteenzetting van de heer Pieter Schepers van Besix Group nv	102
2.15. Gedachtewisseling	105
<i>Vergadering van 21 mei 2026</i>	111
2.16. Uiteenzetting van Cédric Bossut, algemeen directeur, Xavier Bindels, technisch directeur, en Jens De Smet, directeur van het metroprogramma, Beliris	111

2.17. Échange de vues	117	2.17. Gedachtewisseling	117
<i>Réunion du 28 mai 2026</i>	128	<i>Vergadering van 28 mei 2026</i>	128
2.18. Exposé de Briec de Meeûs, directeur général, STIB	128	2.18. Uiteenzetting van Briec de Meeûs, direc- teur-generaal, MIVB	128
2.19. Échange de vues	131	2.19. Gedachtewisseling	131
<i>Réunion du 11 juin 2026</i>	147	<i>Vergadering van 11 juni 2026</i>	147
2.20. Exposé de Rudi Vervoort, ancien Ministre- Président	147	2.20. Uiteenzetting van gewezen minister-presi- dent Rudi Vervoort	147
2.21. Exposé de Sven Gatz, ancien ministre des Finances	152	2.21. Uiteenzetting van Sven Gatz, gewezen minister van Financiën	152
2.22. Exposé de Pascal Smet, ancien secrétaire d'État à l'Urbanisme	155	2.22. Uiteenzetting van Pascal Smet, gewezen staatssecretaris voor Stedenbouw	155
2.23. Échange de vues	158	2.23. Gedachtewisseling	158
<i>Réunion du 18 juin 2026</i>	172	<i>Vergadering van 18 juni 2026</i>	172
2.24. Exposé introductif d'Ans Persoons, ancienne secrétaire d'État à l'Urbanisme	172	2.24. Inleidende uiteenzetting van Ans Persoons, gewezen staatssecretaris voor Stedenbouw	172
2.25. Échange de vues	181	2.25. Gedachtewisseling	181
2.26. Exposé d'Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité	184	2.26. Uiteenzetting van Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit	184
2.27. Échange de vues	184	2.27. Gedachtewisseling	184
3. Propositions de constats et de recommandations .	193	3. Voorstellen van vaststellingen en aanbevelingen...	193
<i>Réunion du 9 juillet 2026</i>	193	<i>Vergadering van 9 juli 2026</i>	193
3.1. Exposé introductif d'Anne-Charlotte d'Ursel, présidente de la commission	193	3.1. Inleidende uiteenzetting van Anne- Charlotte d'Ursel, voorzitter van de commissie	193
3.2. Discussion générale	194	3.2. Algemene bespreking	194
3.3. Discussion et votes des constats et des recommandations	199	3.3. Bespreking en stemming over de vaststel- lingen en de aanbevelingen	199
3.4. Vote sur l'ensemble des constats et recom- mandations	208	3.4. Stemming over het geheel van de vaststel- lingen en aanbevelingen	208

2. Exécution du projet Métro 3

Réunion du 12 mars 2026

2.1. Exposé de Geert Versweyveld et Gaëtan Lamaille, représentants du comité de direction, et de François-David Jonard, directeur de projet, société momentanée Toots

M. Geert Versweyveld explique que l'exposé portera sur l'évolution du projet Constitution, auquel les trois orateurs ont participé depuis le début, en 2019. Il présentera d'abord les éléments clés du projet, tel que prévu initialement, avant de faire l'état des problèmes rencontrés sous le Palais du Midi.

La SM Toots est une société momentanée dédiée au projet Constitution, composée de trois entreprises de construction belge bien connues, Besix, Jan De Nul et Willemen Bouw, qui jouissent d'une grande expérience dans la construction de tunnels, tels que le tunnel d'Oosterweel sous l'Escaut, le tunnel Schuman-Josaphat, qui comportait plusieurs passages sous des bâtiments, ou encore la rénovation du tunnel Annie Cordy.

Le projet Constitution a débuté pour la SM Toots en février 2017, avec le dépôt de sa candidature, qui fut acceptée l'année suivante. Elle se vit attribuer le marché en juin 2019. Les travaux démarrèrent le 7 septembre 2020.

Le marché conclu entre la STIB et la SM Toots est de type «build». La conception et les études d'exécution des ouvrages furent confiées au bureau GSS, déjà auditionnée par la commission, tandis que la SM Toots fut chargée de la construction, sur la base des plans de GSS. Un troisième organisme, le bureau SECO agit en tant que bureau de contrôle, tant pour la conception que pour la construction.

La SM Toots fut également chargée d'études spécifiques, sur des éléments provisoires, à usage temporaire et n'ayant aucune fonction dans l'ouvrage définitif. Le choix de la technique de construction, y compris les blindages, a été déterminé dans le cahier de charges et ne pouvait être modifié par l'entrepreneur.

Le cahier spécial des charges ne prévoyait pas la possibilité de proposer des variantes pendant la procédure de soumission.

Parmi les 2555 jours calendrier prévus pour le chantier, un premier délai partiel, dite période 0, concerne la station Toots Thielemans, et un deuxième délai partiel, dite

2. Uitvoering van het Metro 3-project

Vergadering van 12 maart 2026

2.1. Uiteenzetting van Geert Versweyveld en Gaëtan Lamaille, vertegenwoordigers van het directiecomité, en François-David Jonard, projectleider, tijdelijke vennootschap Toots

De heer Geert Versweyveld legt uit dat in de uiteenzetting het verloop van het project voor het station Grondwet, waaraan de drie sprekers van bij het begin in 2019 hebben meegewerkt, zal worden belicht. Hij zal eerst een overzicht geven van de belangrijkste elementen van het project, zoals die oorspronkelijk waren vastgelegd, en vervolgens de problemen overlopen die zich onder het Zuidpaleis hebben voorgedaan.

De tijdelijke vennootschap Toots houdt zich bezig met het station Grondwet en bestaat uit drie bekende Belgische bouwbedrijven, met name Besix, Jan De Nul en Willemen Bouw. Die bedrijven hebben veel ervaring met de bouw van tunnels, zoals de Oosterweeltunnel onder de Schelde, de tunnel tussen Schuman en Josaphat, die ook onder enkele gebouwen loopt, en de renovatie van de Annie Cordytunnel.

Het verhaal voor de tijdelijke vennootschap Toots begint in februari 2017. Toen stelde zij zich kandidaat om het project voor het station Grondwet uit te voeren. Het dossier dat zij daarvoor indiende, werd het jaar daarop aanvaard. De opdracht werd in juni 2019 gegund. De werken gingen van start op 7 september 2020.

De MIVB en de tijdelijke vennootschap Toots sloten een zogenaamd build-contract. Het ontwerp en de uitvoeringsstudies over de kunstwerken werden toevertrouwd aan het bureau GSS, dat inmiddels al door de commissie is gehoord. De tijdelijke vennootschap Toots kreeg de opdracht om in te staan voor de bouw op basis van de plannen van GSS. Daarnaast was er nog een derde partij in het spel, het bureau SECO, dat zowel in de ontwerp- als in de bouwfase optrad als controlebureau.

De tijdelijke vennootschap kreeg ook de taak om welbepaalde studies uit te voeren over voorlopige elementen met een tijdelijk nut, die echter geen functie zouden vervullen in het uiteindelijke kunstwerk. De keuze van de bouwtechniek, met inbegrip van de beschoeiingen, was bepaald in het bestek en mocht door de aannemer niet worden gewijzigd.

In het bestek was niet voorzien in de mogelijkheid om tijdens de aanbestedingsprocedure varianten in te dienen.

Het tijdschema van 2555 kalenderdagen voor de werken was opgedeeld in een eerste deeltermijn (de zogenaamde periode 0) met betrekking tot het station Toots Thielemans

période 1 concernant les travaux de génie civil entre Jamar et le Palais du Midi.

La SM Toots s'est vu attribuer la construction du tunnel sous le boulevard Jamar, y compris la connexion sous la place Bara avec le tunnel existant, la future station Constitution, le tunnel sous le Palais du Midi, y compris la connexion à Lemonnier avec le tunnel existant.

À l'heure qu'il est, le gros œuvre du tunnel Jamar est pratiquement achevé, hormis la connexion, le passage sous la ligne de tram, d'une longueur d'une trentaine de mètres, qui sera réalisé au moyen d'une congélation du sol, après une phase d'études minutieuses. Le gros œuvre de la station Consitution (ou Toots Thielemans) est lui aussi presque terminé, en ce compris l'accès via le numéro 75 de l'avenue de Stalingrad, qui fut exécuté dans des conditions difficiles.

Il reste la partie la plus délicate, sous le Palais du Midi. Le premier élément important de cette section du chantier sont les pieux de jet grouting, destiné à isoler le tunnel des nappes d'eau du sous-sol mais aussi à assurer la stabilité de la construction. Ces pieux ont donc une fonction essentielle. Le sous-sol est composé d'une couche de sable et d'une couche d'argile. Il s'agissait donc initialement de creuser jusqu'à atteindre l'argile.

Pour construire la partie supérieure du tunnel, sa toiture, il s'agissait de reprendre en sous-œuvre le Palais du Midi, afin que l'édifice repose complètement sur le tunnel. Cet aspect du chantier a dû, lui aussi, être adapté par rapport aux plans initiaux. Comme la commission l'a déjà appris, le chantier se déroule dans des conditions difficiles, dans les caves exigües d'un bâtiment vétuste. Il faut forer de nombreux trous dans les caves, ce qui porte aussi atteinte à la stabilité et à la géométrie du bâtiment.

Les parois du tunnel doivent être d'une épaisseur de trois mètres d'après le cahier de charges. Les hypothèses de calcul et les charges à reprendre ont été fixées par le bureau GSS. Pour sa part, la SM Toots est responsable de l'étanchéité de l'ouvrage ainsi que sa résistance à une compression de 8 MPa. Elle a choisi pour ce faire de recourir à cinq rangées successives de pieux de 90 cm, pour parvenir à l'épaisseur voulue de 3 mètres. Le paramétrage du jet grouting incombe aussi à la SM Toots.

Enfin, la SM Toots prend aussi en charge la réalisation des ouvertures nécessaires dans les murs des caves, pour permettre aux machines de passer, d'après les calculs de GSS relatifs à la géométrie des fondations et aux descentes de charge.

La technique du jet grouting est d'usage courant, mais elle se pratique d'habitude à ciel ouvert, avec des

en een tweede deeltermijn (de zogenaamde periode 1) met betrekking tot de civieltechnische werken tussen Jamar en het Zuidpaleis.

De tijdelijke vennootschap Toots werd belast met de bouw van de tunnel onder de Jamarlaan, met inbegrip van de aansluiting onder het Baraplein op de bestaande tunnel, het toekomstige station Grondwet en de tunnel onder het Zuidpaleis, inclusief de aansluiting ter hoogte van Lemonnier op de bestaande tunnel.

Vandaag zijn de ruwbouwwerken aan de Jamartunnel vrijwel voltooid, behalve de aansluiting en de doorgang onder de tramlijn van ongeveer dertig meter lang. Die zal worden verwezenlijkt door middel van grondbevriezing. Daar zullen zeer uitgebreide studies aan voorafgaan. Ook de ruwbouwwerken aan het station Grondwet (of Toots Thielemans) zijn bijna klaar, met inbegrip van de toegang tot het station via het gebouw aan de Stalingradlaan 75, die werd gecreëerd in moeilijke omstandigheden.

Wat overblijft, is het moeilijkste stuk onder het Zuidpaleis. Daarover zijn enkele belangrijke opmerkingen te maken. Een eerste belangrijk element zijn de jetgroutingwanden, die de tunnel moeten afsluiten van de grondwaterlagen in de bodem en daarnaast ook de stabiliteit van het bouwwerk moeten garanderen. Die wanden hebben dus een zeer belangrijke functie. De ondergrond bestaat uit een zandige laag en een kleilaag. Aanvankelijk was het de bedoeling om tot in de kleilaag te graven.

Om het bovenste gedeelte van de tunnel (de dakplaat) te bouwen moest het Zuidpaleis worden onderschoeid, zodat het gebouw volledig zou rusten op de tunnel. Ook dat deel van de werken is anders verlopen dan oorspronkelijk gepland. Zoals de commissie reeds kon vernemen, werd daar gewerkt in moeilijke omstandigheden in de zeer kleine kelders van een verouderd gebouw. In de kelders moesten heel wat gaten worden geboord, wat ook de stabiliteit en de geometrie van het gebouw aantastte.

Volgens het bestek moesten de tunnelwanden drie meter breed zijn. De berekeningshypotheses en de op te vangen belasting werden vastgesteld door het bureau GSS. De tijdelijke vennootschap Toots was op haar beurt verantwoordelijk voor de waterdichtheid van het kunstwerk en voor de drukweerstand ervan, die 8 Mpa moest bedragen. Zij besliste om daarvoor gebruik te maken van vijf rijen palen van telkens 90 cm om tot de gewenste breedte van 3 meter te komen. De tijdelijke vennootschap Toots diende ook de parameters voor de jetgrouting te bepalen.

Ten slotte hield de tijdelijke vennootschap Toots zich ook bezig met het maken van de nodige openingen in de muren van de kelders, zodat de machines er konden passeren. Daarvoor baseerde zij zich op de berekeningen van GSS met betrekking tot de geometrie van de funderingen en de neerwaartse belasting.

Jetgrouting is een courante techniek, die echter doorgaans in open lucht wordt toegepast met behulp van

machines dotées d'un haut mât de forage. Il s'agit d'abord de forer un trou étroit, dans lequel on projette ensuite sous haute pression un mélange d'eau et de ciment. Une fois la profondeur voulue atteinte, le foret tourne à une vitesse de rotation accélérée tout en poursuivant la projection de coulis de ciment. Lorsque le foret est progressivement remonté, le mélange de coulis et de terre se durcit et forme le massif.

La détermination des paramètres de creusement et de projection est essentielle au succès de la technique. Le paramétrage n'est pas calculé ou adapté en direct, mais à l'avance, à l'aide d'essais. Pour assurer la stabilité du Palais du Midi, la fixation de la pression de projection était donc cruciale; elle doit être bien plus forte dans le sable que dans l'argile ou dans les limons. Or, la plus grande partie du sous-sol à creuser est sablonneuse.

La technique du jet grouting est un choix logique. Elle est utilisée pour de nombreux chantiers sous des bâtiments anciens. Elle comporte cependant un risque bien connu, appelé «effet à l'ombre», quand un objet dans le sous-sol forme un obstacle au foret et empêche la projection de coulis. Cela peut gravement fragiliser la paroi construite, par l'infiltration d'eau ou de boue.

Le paramétrage porte sur certains éléments la vitesse de rotation du foret, celle à laquelle il est remonté, la pression et le débit de l'injection de coulis. Les paramètres sont donc établis à l'avance et contrôlés en permanence.

On a beaucoup parlé dans cette commission d'hétérogénéité du sol, mais c'est une notion imprécise. On peut presque dire que, d'une certaine manière, 50 % du sol est hétérogène en Belgique. Un ingénieur se doit donc d'analyser sur place le sol dans lequel il devra travailler et en mesurer la densité.

Les premiers essais géotechniques n'ont rien révélé d'anormal. Les différences de densité du sol sous le Palais du Midi n'avaient rien d'inhabituel dans la partie supérieure, qui est essentiellement sablonneuse. Ces résultats ne semblaient pas devoir appeler de nombreux essais complémentaires. En revanche, les couches inférieures argileuses, environ 15 à 20 mètres sous la surface, présentaient plus de variations, comme GSS l'a montré également dans son exposé.

Avant de démarrer la mise en œuvre industrielle du jet grouting, le cahier des charges prévoyait des procédures préalables de validation.

Il fallait tout d'abord procéder à des essais géotechniques complémentaires, afin de déterminer les paramètres de réalisation du jet grouting. Sur la base de ces paramètres théoriques, des pieux d'essais ont été exécutés. Ces pieux ont ensuite été testés, notamment

machines met een hoge boormast. Eerst wordt een smalle opening geboord, waar onder hoge druk een mengsel van water en cement in wordt gespoten. Zodra de gewenste diepte is bereikt, wordt de rotatiesnelheid van de naald verhoogd en wordt er verder cementspecie gespoten. Wanneer de naald geleidelijk weer naar boven wordt gehaald, verhardt het mengsel van specie en grond en vormt dat uiteindelijk een massief.

De vaststelling van de graaf- en spuitparameters is bepalend voor het succes van die techniek. De parameters worden niet terstond berekend of aangepast, maar worden op voorhand bepaald op basis van proeven. Om de stabiliteit van het Zuidpaleis te garanderen was het cruciaal om de juiste druksterkte te bepalen. Die moet in zandgrond veel groter zijn dan in klei of leem. Het grootste gedeelte van de bodem waarin gegraven moest worden, was zandige grond.

De jetgroutingtechniek was een logische keuze. Die wordt zeer vaak gebruikt bij werken onder oude gebouwen. Er is echter een gekend risico aan verbonden, dat we het schaduweffect noemen. Wanneer zich in de ondergrond een obstakel vormt voor de naald, kan daar geen specie worden gespoten. Dan krijg je een zwakke plek in de gemaakte wand, doordat er water of modder insijpelt.

De vast te stellen parameters houden verband met de snelheid waarmee de naald ronddraait, de snelheid waarmee zij weer naar boven wordt gehaald, de druk en het debiet waarmee de specie wordt geïnjecteerd. De parameters worden op voorhand vastgesteld en voortdurend gecontroleerd.

In deze commissie is al veel gesproken over de heterogeniteit van de bodem, maar dat is geen nauwkeurig begrip. Je zou kunnen zeggen dat op een bepaalde manier 50 % van de ondergrond in België heterogeen is. Een ingenieur moet de bodem waarin hij moet werken, dus ter plaatse onderzoeken en de dichtheid ervan meten.

De eerste geotechnische proeven brachten niets abnormaals aan het licht. Het bovenste, voornamelijk zandige gedeelte van de grond onder het Zuidpaleis vertoonde geen ongewone bodemdensiteit. Er bleken op basis van die bevinding dus niet veel bijkomende onderzoeken nodig te zijn. In de onderste kleilagen op een diepte van 15 tot 20 meter waren daarentegen wel grotere verschillen aanwezig, zoals GSS ook eerder al heeft toegelicht.

Alvorens van start te kunnen gaan met de industriële uitvoering van de jetgrouting moesten krachtens het bestek nog enkele voorafgaande processen worden doorlopen.

Zo moesten er eerst bijkomende geotechnische proeven worden verricht om de uitvoeringsparameters van de jetgrouting te bepalen. Op basis van die theoretische parameters werden proefpalen gemaakt. Vervolgens werd onder meer de druksterkte van die palen getest. Die

quant à leur résistance à la compression. Ces essais ont été satisfaisants; les pieux d'essai répondaient aux attentes. Les travaux pouvaient commencer.

L'exigüité des lieux, qui a nécessité la destruction de certains murs des caves, requerrait une continuité dans l'exécution des travaux.

Une deuxième phase des travaux devait ensuite porter sur la construction de la toiture du tunnel, avec une reprise en sous-œuvre du bâtiment en sept étapes.

M. François-David Jonard expose ensuite les incidents imprévisibles survenus lors de la réalisation du jet grouting, à la fin de l'année 2020 et au début de l'année 2021.

Une fois les caves libérées, la SM Toots a pu réaliser des sondages géotechniques complémentaires et redéfinir un profil géologique adapté. On s'est rendu compte que le niveau d'argile sur lequel les pieux en jet grouting devaient reposer était nettement plus profond que ce qui avait été imaginé dans le dossier de soumission: 24 mètres sous terre au lieu de 18. Cela exigeait de réaliser des pieux d'une longueur supérieure de 30 % de ce qui était prévu. Un pieu de 24 mètres de long représente à peu près un immeuble de 8 étages, à réaliser dans des caves de 2 mètres de haut.

Or, cet allongement des pieux accentue le risque de déviation. Plus les pieux sont profonds, plus ils risquent de s'écarter les uns des autres, ce qui est accentué aussi, par conséquent, le risque de défaut d'étanchéité.

Un deuxième problème rencontré s'est avéré être la présence de congglomérats, c'est-à-dire des graviers agglomérés. Ces massifs ont un effet néfaste sur la réalisation des pieux, à cause de l'effet d'ombre évoqué plus haut.

Un troisième problème, constaté assez rapidement, était la décantation anormalement élevée des pieux. Douze heures après le coulage, le pieu se vidait de 2 à 3 mètres, contre une moyenne d'un mètre en situation normale. Cela signifiait qu'une partie importante du coulis de ciment s'échappait, avec le risque que le phénomène se reproduise au pieu suivant. En outre, dans ce cas de figure, le risque de déviation ou d'obstacle formé par du coulis durci provenant d'un pieu voisin est plus élevé.

L'entrepreneur a donc utilisé des pieux plus courts, en dehors de la zone des murs à réaliser, pour voir à quelle profondeur ce coulis se vidait. C'était environ à 7 à 10 mètres de profondeur sous les caves, à une profondeur trop grande que pour pouvoir intervenir.

Par ailleurs, un quatrième problème tenait à la variation du diamètre des pieux réalisés. Certains pieux étaient plus larges que prévu, d'autres moins. Cela comportait aussi

testen waren bevredigend. De proefpalen beantwoordden aan de verwachtingen. De werken konden van start gaan.

De zeer kleine ruimtes, waardoor sommige keldermuren moesten worden uitgebroken, noopten ertoe bij de uitvoering van de werken een zekere continuïteit aan te houden.

De tweede fase van de werken had vervolgens betrekking op de bouw van het tunneldak, waarbij het gebouw in zeven fases onderschoeid diende te worden.

De heer François-David Jonard licht vervolgens de onvoorspelbare incidenten toe die zich eind 2020 en begin 2021 hebben voorgedaan bij de toepassing van de jetgroutingtechniek.

Zodra de kelders waren vrijgemaakt, kon de tijdelijke vennootschap Toots bijkomende geotechnische proeven uitvoeren en een aangepast geologisch profiel bepalen. Toen groeide het besef dat de kleilaag waarop de via jetgrouting vervaardigde palen zouden moeten steunen, veel dieper lag dan in het inschrijvingsdossier werd verondersteld: 24 meter onder de grond in plaats van 18. Daardoor moesten de palen 30 % langer worden gemaakt dan voorzien. Palen van 24 meter lang zijn ongeveer even groot als een gebouw met acht verdiepingen en die moesten dan worden gemaakt in kelders van twee meter hoog.

Doordat de palen langer moesten zijn, was er ook een groter risico op afwijkingen. Hoe dieper de palen worden geplaatst, hoe groter de kans dat ze uit elkaar gaan staan, wat bijgevolg ook het risico op problemen met de waterdichtheid vergroot.

Een tweede probleem dat zich voordeed, hield verband met de aanwezigheid van conglomeraten, dat is samengeklonterde grind. Dergelijke massieven bemoeilijken door het eerder genoemde schaduw effect de vervaardiging van palen.

Een derde probleem, dat al vrij snel werd vastgesteld, was de abnormaal hoge bezinking van de palen. Twaalf uur na het gieten van de eerste paal, was er twee tot drie meter specie uitgelopen, terwijl dat in normale omstandigheden gemiddeld één meter is. Dat betekent dus dat een groot deel van de cementspecie weglekte en dat de kans groot was dat dat ook bij de volgende paal zou gebeuren. Bovendien was er in dit specifieke geval een verhoogd risico op afwijkingen en obstakelvorming door verharde specie afkomstig van een aangrenzende paal.

Daarom heeft de aannemer buiten de zone waar de muren moesten komen, kortere palen gebruikt om na te gaan op welke diepte de specie weglekte. Dat gebeurde op een diepte van ongeveer 7 tot 10 meter onder de kelders. Dat was te diep om te kunnen ingrijpen.

Een vierde probleem hield verband met de uiteenlopende diameter van de vervaardigde palen. Sommige palen waren breder en andere minder breed dan voorzien.

des effets néfastes sur l'étanchéité du massif. De plus, un pieu trop mince ne peut supporter la charge attendue lors de la dépose du bâtiment sur le massif de pieux.

Les pieux secondaires qui ont alors été exécutés se sont heurtés à de nombreux massifs, dans lesquels il a fallu carotter. Cette technique comportait plus de risque d'effets d'ombre et de vides, avec une moindre garantie d'étanchéité.

En outre, les essais de compression des pieux donnaient des résultats avec une grande dispersion des valeurs de compression, alors que le cahier des charges imposait une valeur de 8 MPa, ce qui n'était pas atteint à beaucoup d'endroits.

Suite à ces constats, la STIB et le bureau d'études GSS ont décidé de réaliser des sondages géotechniques complémentaires, pour essayer de mieux comprendre la structure du sol sous le Palais de Midi. Ces sondages ont mis en lumière la forte hétérogénéité du sol, ce qui complexifie le paramétrage du jet grouting. On a essayé de réaliser des pieux de diamètre plus large, mais ils présentaient une moindre résistance à la compression. De même, des grappes de pieux ont été réalisées pour tester l'étanchéité au centre de celles-ci.

Pour disposer d'une meilleure connaissance du sous-sol, une tomographie, c'est-à-dire une sorte de scanner du sous-sol, a été effectuée début 2022. Pour ce faire, de nombreux tuyaux, dotés de sondes émettant des signes électriques se répondant mutuellement, ont été enfoncés sous le Palais, ce qui permet de mieux définir la nature du sol. Ce type d'examen est rarement pratiqué mais il était nécessaire en l'occurrence.

À l'appui de la tomographie, le bureau d'études GSS a établi une technique dite «jet amélioré», consistant à insérer des micro-pieux dans la paroi réalisée en jet grouting, mais aussi à injecter tous les points d'intersection de pieu formant la paroi, afin d'en augmenter l'étanchéité. Cela représentait donc un travail supplémentaire très lourd, dans des conditions difficiles. Il aurait fallu en outre procéder à de nombreux contrôles, au moyen de carottages, du développement des pieux et de leur éventuelle déviation. Cette procédure de «jet amélioré» se serait donc révélée longue et fastidieuse, ce qui aurait eu pour effet un alourdissement très important des coûts des travaux.

Cependant, cette technique améliorée n'offrait toujours pas de garantie d'étanchéité ni de résistance, malgré l'ampleur des moyens mobilisés. Or, des doutes sur l'étanchéité d'un chantier peut conduire à une catastrophe, comme ce fut le cas en 2009 à Cologne, lorsqu'un bâtiment des archives publiques situé au-dessus d'une future ligne de métro s'est effondré à cause d'une fuite d'eau dans une paroi souterraine, ce qui a tué deux personnes. La SM

Dat had ook nadelige gevolgen voor de waterdichtheid van het massief. Bovendien kan een te dunne paal de verwachte belasting van het bouwwerk dat op het massief van palen zal worden geplaatst, niet dragen.

Bij de uitvoering van de secundaire palen stootte men op tal van massieven, waarin moest worden geboord. Die techniek hield een groter risico op schaduweffecten en holtes in en bood minder garantie op waterdichtheid.

Voorts leverden de drukproeven op de palen drukwaarden op die sterk van elkaar verschilden, terwijl de in het bestek opgelegde waarde van 8 Mpa op niet veel plaatsen werd bereikt.

Op basis van die vaststellingen beslisten de MIVB en het studie bureau GSS extra geotechnische boringen uit te voeren om een klaardere kijk te krijgen op de bodemstructuur onder het Zuidpaleis. Die bodemproeven brachten een zeer heterogene structuur van de ondergrond aan het licht, wat het moeilijker maakte om de parameters van de jetgrouting te bepalen. Er is geprobeerd om palen met een grotere diameter te maken, maar die waren minder drukbestendig. Ook zijn er groepen palen uitgevoerd om de waterdichtheid in het midden daarvan te testen.

Om een beter inzicht te verwerven in de bodemstructuur werd begin 2022 een tomografie uitgevoerd, waarbij de ondergrond als het ware werd gescand. Daartoe werden onder het Zuidpaleis tal van buizen neergelaten, uitgerust met sondes die elektrische, op elkaar reagerende signalen uitstuurden. Dat maakte het mogelijk om de aard van de bodem beter te bepalen. Dergelijke onderzoeken worden maar zelden uitgevoerd, maar in dit geval waren ze wel nodig.

Op basis van de tomografie ontwierp het studie bureau GSS een verbeterde jetgroutingtechniek, die erin bestond in de via jetgrouting vervaardigde wand micropalen in te voegen en langs elk raakvlak van de palen waaruit de wand is samengesteld, injectie te voorzien om de wand waterdichter te maken. Dat bracht heel wat bijkomend en zwaar werk met zich mee, dat bovendien moest worden verricht in moeilijke omstandigheden. Bovendien hadden er dan heel wat boringen moeten worden uitgevoerd om de ontwikkeling van de palen en de eventuele afwijking ervan te controleren. De toepassing van die verbeterde jetgroutingtechniek zou dus meer tijd in beslag hebben genomen en omslachtig geweest zijn, wat de kosten van de werken ook drastisch zou hebben opgedreven.

Zelfs die verbeterde techniek bood ondanks de inzet van meer middelen evenwel nog steeds geen garantie op het vlak van waterdichtheid en weerstand. Wanneer er twijfels zijn over de waterdichtheid van een bouwplaats, dan kan dat weleens rampzalige gevolgen hebben, zoals in 2009 in Keulen. Toen stortte een gebouw waarin overheidsarchieven waren ondergebracht en dat zich bevond boven een toekomstige metrolijn, in door een waterlek in

Toots ne voulait pas encourir un tel risque.

M. Gaëtan Lamaille expose ensuite un second obstacle qui a perturbé le chantier, outre les difficultés éprouvées pour le jet grouting, celui de la dalle de toiture du tunnel et de la reprise en sous-œuvre du Palais du Midi. L'orateur présente d'abord le concept prévu dans le cahier de charges.

Un premier élément à mettre en avant à cet égard est la descente de charge du bâtiment. Celle-ci avait été calculée par le bureau d'étude et était communiquée dans le dossier d'adjudication de 2019. Les estimations de l'époque faisaient état de charges linéaires relativement uniformes. Par ailleurs, le bureau d'études avait réalisé des fouilles de reconnaissance pour établir la géométrie des fondations du Palais du Midi. À l'appui de ces fouilles, le cahier des charges faisait également état de fondations continues d'une profondeur d'un mètre cinquante.

Pour la reprise en sous-œuvre provisoire, à l'aide de pieux, le cahier des charges prévoyait la technique des pieux méga, choisie par le bureau d'études, qui consiste à enfoncer des pieux mètre par mètre sous les structures existantes, jusqu'à atteindre la résistance nécessaire pour prendre la charge du bâtiment. Cette technique, qui utilise des vérins, a l'avantage de ne pas exiger beaucoup de place.

Le niveau supérieur de la dalle de toiture du tunnel devait se situer juste au-dessous du sol des caves, après reprise du bâtiment par les pieux méga. Il s'agissait d'abord de démolir les 8 plots de dalles existants, avant d'excaver sur 1 mètre 50 de profondeur, de placer le ferrailage puis de bétonner. Une fois la dalle construite, il était prévu de transférer la charge du bâtiment, qui reposait provisoirement sur les pieux méga, sur les pieux en jet grouting. Pour ce faire, des vérins positionnés entre les pieux en jet grouting et la dalle de toiture sont activés pour remonter la dalle et décharger les pieux méga, avant excavation du tunnel.

La séquence des opérations prévues en 2019 était donc: la reprise en sous-œuvre, la réalisation des parois de jet grouting, celle des plots de dalles de toiture et le transfert de charge, et enfin le creusement du tunnel.

La réalité du chantier a cependant imposé de s'écarter du projet initial et de recourir à un processus alternatif. Tout d'abord, la descente de charge du bâtiment s'est avérée bien plus variable et incertaine que prévu. Les essais géotechniques complémentaires, prévus dans le cahier des charges, n'ont pas du tout confirmé les estimations du bureau d'études, probablement par méconnaissance de la

een ondergrondse wand. Twee mensen kwamen daarbij om het leven. De tijdelijke vennootschap Toots wilde zo'n risico niet nemen.

De heer Gaëtan Lamaille wijst vervolgens op een tweede probleem dat de werken heeft verstoord, naast de moeilijkheden met de jetgrouting, namelijk de plaatsing van de dakplaat van de tunnel en de onderschoeiing van het Zuidpaleis. Om te beginnen schetst hij het concept dat was vastgelegd in het bestek.

Een eerste belangrijk element dat hij wil benadrukken, is de neerwaartse belasting van het gebouw. Die was door het studiebureau berekend en opgenomen in het aanbestedingsdossier van 2019. De toenmalige ramingen gingen uit van vrij gelijkmatige lineaire belastingen. Daarnaast had het studiebureau verkennende opgravingen uitgevoerd om de geometrie van de funderingen van het Zuidpaleis in kaart te brengen. Op basis daarvan werd in het bestek melding gemaakt van doorlopende funderingen van anderhalve meter diep.

In het bestek werd vooropgesteld om het gebouw tijdelijk te onderschoeien met behulp van megapalen, de techniek die door het studiebureau was gekozen. Daarbij worden palen meter per meter onder de bestaande structuren ingebracht tot ze voldoende draagkracht hebben om het gewicht van het gebouw te dragen. Die methode werkt met vijzels en heeft als voordeel dat er weinig ruimte voor nodig is.

De bovenkant van de dakplaat van de tunnel zou zich na de onderschoeiing van het gebouw met megapalen net onder de keldervloer bevinden. Daarbij zouden eerst de acht bestaande vloerplaten moeten worden afgebroken. De volgende stap zou er dan in bestaan de grond tot anderhalve meter diep uit te graven, de wapening te plaatsen en beton te storten. Zodra de vloerplaat klaar zou zijn, was het de bedoeling om het voorlopig op de megapalen steunende gewicht van het gebouw over te dragen op de via jetgrouting vervaardigde palen. Daarvoor zou gebruik worden gemaakt van vijzels tussen de via jetgrouting vervaardigde palen en de dakplaat, waarmee de plaat zou worden opgetild om het gewicht niet meer op de megapalen te laten rusten vóór de verdere uitgraving van de tunnel.

De geplande volgorde van de werken in 2019 was dus als volgt: eerst de onderschoeiing, daarna de vervaardiging van de wanden via jetgrouting, vervolgens de plaatsing van de dakplaten en de overdracht van de belasting, en ten slotte het uitgraven van de tunnel.

In de praktijk bleek het echter nodig van dat oorspronkelijke plan af te wijken en een alternatieve procedure toe te passen. Zo bleek de neerwaartse belasting van het gebouw veel variabelere en onzekerder dan verwacht. De bijkomende geotechnische proeven waarin het bestek voorzag, bevestigden de berekeningen van het studiebureau helemaal niet, waarschijnlijk omdat ze waren

structure du bâtiment. Les nouvelles données ont amené GSS à revoir ses calculs, ce qui a pris du temps.

De même, la structure des fondations, qui avait été estimée sur la base de quelques fouilles préalables, était très différente de ce qui était attendu et très aléatoire d'un endroit à l'autre, à cause notamment des nombreuses modifications apportées au Palais du Midi. Chaque partie de fondation devenait un point singulier à traiter de manière différente.

Ensuite, il s'est avéré que la technique de pieux méga prévue n'était plus adaptée à la reprise provisoire du bâtiment, à cause de la répartition plus élevée et discontinue des charges. L'abandon de cette technique a exigé de trouver d'autres moyens de créer des accès pour réaliser le jet grouting, selon un séquençage très progressif de la reprise.

Par conséquent, le bureau d'études a, au début de l'année 2021, élaboré une modification de l'exécution de la dalle du tunnel, fondée sur la technique des touches piano. Au lieu de larges plots de dalles de 15 mètres sur 20, il s'agit d'une succession de dalles, ou plutôt de poutres, d'un mètre de large, au travers des fondations reprises en sous-œuvre. Cette technique est bien plus complexe et fait intervenir de nombreuses séquences, durant plusieurs mois. Cette modification du procédé, complexe et délicate, n'a pas pleinement convaincu les parties prenantes, notamment pour des questions de planification très difficile mais aussi parce qu'il s'écarterait beaucoup du projet initial pour lequel la SM Toots avait remis un prix. La durée des travaux, qui avait déjà accumulé du retard en études complémentaires, serait de huit à dix ans, tandis que l'estimation du coût grimperait de 200 à 250 millions d'euros supplémentaires, sans parler de la durée des nuisances pour les riverains. Pour ces motifs, l'alternative a été brandie en 2023 de déconstruire l'intérieur du Palais du Midi, avec maintien des façades.

2.2. Échange de vues

Mme Sofia Bennani relève que l'entrepreneur a constaté en avril 2021 des pertes de coulis à travers le sous-sol, situation qu'il a qualifié d'imprévisible. Pourtant, le bureau d'études GSS a pour sa part affirmé que la SM Toots disposait de tous les éléments nécessaires pour anticiper ce phénomène de perte, vu les risques d'exécution. Le SM Toots estime-t-elle avoir reçu dans le dossier d'adjudication élaboré par GSS suffisamment d'informations et de données géotechniques pour anticiper raisonnablement cette situation ou, à tout le moins, des éléments permettant de prendre conscience des risques?

uitgevoerd met onvoldoende kennis van de structuur van het gebouw. Op basis van de nieuwe gegevens moest GSS nieuwe berekeningen maken, wat tijd kostte.

Ook de structuur van de funderingen, die vooraf op basis van enkele opgravingen was ingeschat, bleek in werkelijkheid sterk te verschillen van wat men had verwacht en zeer onregelmatig te zijn, onder meer door de vele verbouwingen aan het Zuidpaleis. Elk deel van de funderingen werd daardoor een aparte zone die een specifieke aanpak vereiste.

Door de grotere en ongelijk verdeelde belastingen bleek de geplande techniek met megapalen bovendien niet langer geschikt voor de tijdelijke onderschoeiing van het gebouw. Het uitsluiten van die techniek noopte ertoe op zoek te gaan naar andere manieren om de jetgrouting te kunnen uitvoeren, met een gefaseerde en zeer geleidelijke onderschoeiing.

Daarom werkte het studiebureau begin 2021 een aangepast uitvoeringsconcept uit voor de dakplaat van de tunnel, met toepassing van de techniek van de zogenaamde pianotoetsen. In plaats van grote platen van 15 bij 20 meter gebruikt men daarbij een opeenvolging van smalle platen, eigenlijk eerder balken, van één meter breed, die tussen de onderschoeide funderingen worden aangebracht. Die methode is veel complexer en vergt talrijke opeenvolgende fasen, gespreid over meerdere maanden. Die andere manier van werken, die technisch ingewikkeld en delicaat was, kon de betrokken partijen niet volledig overtuigen. Dat had onder meer te maken met de bijzonder moeilijke planning, maar ook met het feit dat die aanpak sterk afweek van het oorspronkelijke project waarvoor de tijdelijke vennootschap Toots een prijsbestek had bezorgd. De uitvoeringstermijn van de werken, die door bijkomende studies al vertraging hadden opgelopen, zou neerkomen op acht tot tien jaar, terwijl de geraamde kosten met nog eens 200 tot 250 miljoen euro zouden stijgen, om nog maar te zwijgen van de langdurige hinder voor de omwonenden. Om die redenen werd in 2023 een alternatief naar voren geschoven, dat erin bestond de binnenkant van het Zuidpaleis af te breken, met behoud van de gevels.

2.2. Gedachtewisseling

Mevrouw Sofia Bennani vestigt de aandacht op het feit dat de aannemer in april 2021 een verlies van specie in de ondergrond vaststelde, een situatie die hij als onvoorspelbaar bestempelde. Het studiebureau GSS stelde daarentegen dat de tijdelijke vennootschap Toots over alle nodige elementen beschikte om daar in het licht van de uitvoeringsrisico's op te anticiperen. Is de tijdelijke vennootschap Toots van oordeel dat zij op basis van het door GSS opgestelde aanbestedingsdossier over voldoende informatie en geotechnische gegevens beschikte om die situatie redelijkerwijze te kunnen inschatten of om zich minstens bewust te zijn van de risico's?

Début 2022, des essais complémentaires ont été réalisés et les résultats se sont révélés en deçà des attentes. Les emplacements où ces essais ont été effectués étaient-ils accessibles avant le début des travaux? Si oui, auraient-ils pu être réalisés lors de la phase d'études préalables? Si non, GSS aurait-il dû réaliser davantage de sondages dans les zones accessibles? Compte tenu de l'hétérogénéité connue du sous-sol sous le Palais du Midi, la répartition des sondages était-elle adéquate pour appréhender correctement les risques?

Les représentants de la SM Toots ont défendu le choix de la technique du jet grouting sous le palais du Midi, bien qu'elle ait été choisie par GSS. D'autres techniques étaient-elles également envisageables? Pourquoi ne pas avoir opté pour une congélation du sol?

M. Geert Versweyveld répond que les échantillons prélevés pour déterminer le degré d'hétérogénéité du sol n'étaient pas *a priori* en nombre insuffisants. C'est la tomographie qui a révélé le taux anormalement élevé de l'hétérogénéité, ce qui était imprévisible auparavant. Quant à la question de savoir si des essais en plus grand nombre auraient pu éviter de telles surprises, c'est difficile à estimer. Ce qu'on peut affirmer, c'est que sur la base des données disponibles *a priori*, le choix du jet grouting était tout à fait défendable.

La congélation du sol, technique qui ne permet pas d'observer le sous-sol, se serait heurté à la difficulté de la variabilité de la couche d'argile. Le choix de la technique relevait d'ailleurs bien de GSS, c'est-à-dire des concepteurs, alors que la mission de la SM Toots était limitée à la construction en tant que telle. En outre, le recours à la congélation aurait été rendu difficile à cause de couches de gravier dans le sous-sol, dans lesquelles l'écoulement d'eau souterraine est sensiblement plus élevé. Il faut rappeler qu'il est possible de congeler une eau stagnante mais il est nettement plus difficile de congeler une eau qui s'écoule. En tout état de cause, pour déterminer la faisabilité d'une congélation sous le Palais du Midi, il aurait fallu effectuer une vaste campagne d'essais. C'est ce qui a été fait au passage sous la ligne de tram, avec des essais géotechniques complémentaires, des tests de vitesse des flux d'eau et des essais de congélation.

La congélation qui avait été réalisée sous le bâtiment Côte d'Or, ce qui remonte aux années 1980, était d'ailleurs très onéreuse et très lente. On peut donc comprendre que GSS n'ait pas choisi cette technique, qui n'est plus courante. Enfin, pour être intellectuellement honnête, il faut se garder de juger, avec ce que l'on connaît aujourd'hui, les décisions prises *a priori*, avec les connaissances dont on disposait à l'époque.

Begin 2022 werden bijkomende proeven uitgevoerd, waarvan de resultaten onder de verwachtingen bleven. Waren de locaties waar die proeven werden uitgevoerd, toegankelijk voordat de werken van start gingen? Zo ja, konden die proeven dan niet tijdens de fase van de voorstudies worden uitgevoerd? Zo nee, had GSS dan meer boringen moeten uitvoeren in de zones die wel toegankelijk waren? Waren de boringen wel voldoende gespreid om de risico's correct in kaart te brengen, gelet op de gekende heterogene structuur van de ondergrond onder het Zuidpaleis?

De vertegenwoordigers van de tijdelijke vennootschap Toots hebben de keuze voor jetgrouting onder het Zuidpaleis verdedigd, hoewel de keuze van die techniek bij GSS lag. Waren er ook andere technieken mogelijk? Waarom werd er bijvoorbeeld niet gekozen voor grondbevriezing?

De heer Geert Versweyveld antwoordt dat de hoeveelheid bodemonsters die werden genomen om de heterogene structuur van de ondergrond te beoordelen, op zich niet onvoldoende was. Het was de tomografie die de uitzonderlijk heterogene aard aan het licht bracht. Die was niet op voorhand te voorspellen. Of een groter aantal proeven dergelijke verrassingen had kunnen voorkomen, valt moeilijk in te schatten. Wat wel kan worden gesteld, is dat de keuze voor jetgrouting op basis van de vooraf beschikbare gegevens perfect verdedigbaar was.

Bij grondbevriezing, een techniek waarbij de ondergrond niet rechtstreeks kan worden beoordeeld, zou de variabiliteit van de kleilaag bovendien een probleem zijn geweest. De keuze van de techniek lag overigens inderdaad bij GSS, met andere woorden bij de ontwerpers, terwijl de opdracht van de tijdelijke vennootschap Toots beperkt was tot de uitvoering van de bouwwerken. Bovendien zou grondbevriezing moeilijk uitvoerbaar zijn geweest door de aanwezigheid van grindlagen in de ondergrond, waarin de grondwaterstroming aanzienlijk hoger is. Er zij op gewezen dat stilstaand water weliswaar kan worden ingevroren, maar dat het aanzienlijk moeilijker is om stromend water in te vriezen. Om de haalbaarheid van grondbevriezing onder het Zuidpaleis te beoordelen zou in elk geval een uitgebreide reeks proeven nodig geweest zijn. Dat werd overigens gedaan bij het maken van de doorgang onder de tramlijn, waarbij bijkomende geotechnische proeven, snelheidsmetingen van de waterstromen en bevroeringsproeven werden uitgevoerd.

De bevroeringstechniek die in de jaren tachtig onder het gebouw van Côte d'Or werd toegepast, was trouwens bijzonder duur en tijdrovend. Het is dus begrijpelijk dat GSS niet voor die techniek heeft gekozen, temeer omdat die vandaag nog zelden wordt toegepast. Het zou intellectueel oneerlijk zijn om de beslissingen die destijds zijn genomen, te beoordelen met de kennis van vandaag. We moeten voor ogen houden welke informatie op dat moment beschikbaar was.

M. Alain Maron revient sur la profondeur de la couche d'argile, jusqu'à laquelle il fallait descendre pour garantir l'étanchéité, qui n'était donc pas à 18 mètres de profondeur, comme on le croyait, mais à 24 mètres, ce qui aura rendu plus hasardeuse encore l'utilisation du jet grouting, puisque les pieux doivent être enfoncés plus bas dans un sol hétérogène. Par contre, l'erreur d'estimation de la localisation du socle d'argile est surprenante, puisqu'on pourrait s'attendre à ce qu'il soit peu ou prou au même niveau sur l'ensemble des travaux de la zone. Dans quelle mesure cette erreur d'estimation aura-t-elle été un facteur d'échec du jet grouting?

À partir de quand cette erreur a-t-elle été décelée? Plus largement, la profondeur de la couche d'argile à 24 mètres rend-elle l'utilisation du jet grouting inadéquate, s'il n'y avait pas eu les problèmes d'hétérogénéité du sol ou en tout cas s'ils avaient été présents dans une moindre mesure?

D'autre part, la technique de la congélation est bien utilisée au niveau du tunnel Jamar, à un endroit où la couche d'argile est également à 24 mètres de profondeur, mais où, certes, il n'y a pas de report de charges comme sous le Palais du Midi. Pourquoi user de cette technique à cet endroit-là et pas sous le Palais du Midi?

Combien de mètres reste-t-il à creuser pour le tunnel Jamar, qui s'apparente actuellement à un bouchon? Combien de temps prendront ces travaux? Comment se fait-il d'ailleurs qu'ils n'aient pas été réalisés jusqu'ici, puisqu'ils ne sont pas soumis aux problèmes vécus sous le Palais du Midi? Comment expliquer le retard pris? Comment se fait-il que ces travaux-là n'aient pas été effectués plus tôt?

M. François-David Jonard précise, au sujet de la couche d'argile, qu'il faut creuser jusqu'à atteindre de l'argile homogène, à un niveau d'une profondeur identique pour tous les pieux. Or, cette couche ne présente pas partout la même profondeur. Il faut se référer au cas le plus défavorable parmi les échantillons récoltés. C'est ainsi que le bureau d'études a estimé qu'il était sans risque de se poser à 24 mètres de profondeur. C'est une profondeur normale pour travailler en jet grouting, mais le chantier a été confronté en l'occurrence à une accumulation de problèmes, mettant finalement en péril la stabilité et l'étanchéité.

Par ailleurs, le bureau d'études a en effet opté pour une congélation des sols pour le passage sous la ligne de tram à Jamar, vraisemblablement faute d'accès par le haut. Au contraire du chantier sous le Palais du midi, où un accès supérieur via les caves est possible, la STIB a refusé des opérations au niveau de la ligne de tram, pour ne pas interrompre le service des trams. Il s'agit en l'espèce d'une congélation latérale, consistant en un forage horizontal à partir de tunnels d'accès à gauche et à droite. Il reste une trentaine de mètres de tunnel à réaliser.

De heer Alain Maron komt terug op de diepte van de kleilaag, tot waar men moest afdalen om de waterdichtheid te garanderen. Die bleek niet op 18 meter te liggen, zoals aanvankelijk gedacht, maar op 24 meter. Daardoor werd het gebruik van jetgrouting nog risicovoller, aangezien de palen dieper in een heterogene ondergrond moesten worden ingebracht. De fout bij de inschatting van de ligging van de kleilaag is op zich wel verrassend, aangezien men zou verwachten dat die min of meer op hetzelfde niveau ligt in de hele werfzone. In welke mate heeft die inschattingsfout mee geleid tot de mislukking van de jetgrouting?

Wanneer is die fout aan het licht gekomen? Had de grotere diepte van de kleilaag, op 24 meter, het gebruik van jetgrouting ongeschikt gemaakt, indien zich geen probleem had gesteld met de heterogene bodemstructuur of indien dat probleem minder uitgesproken was?

De techniek van grondbevriezing wordt overigens wel toegepast ter hoogte van de Jamartunnel, op een plaats waar de kleilaag zich eveneens op 24 meter diepte bevindt, maar waar er weliswaar geen sprake is van een overdracht van de belasting zoals onder het Zuidpaleis. Waarom wordt die techniek daar wel toegepast en niet onder het Zuidpaleis?

Hoeveel meter moet er nog worden uitgegraven voor de Jamartunnel, die momenteel eerder lijkt op een kurk? Hoe lang zullen die werken nog duren? Hoe komt het bovendien dat ze tot nu toe niet zijn uitgevoerd, terwijl zich daar niet dezelfde problemen voordoen als onder het Zuidpaleis? Hoe valt de opgelopen vertraging te verklaren? Waarom zijn die werken niet eerder uitgevoerd?

De heer François-David Jonard verduidelijkt dat er grond moet worden uitgegraven tot men een homogene kleilaag bereikt en dat tot op eenzelfde diepte voor alle palen. Die laag ligt echter niet overal even diep. Men moet zich dus baseren op de meest ongunstige uitkomst van de verzamelde bodemonsters. Op basis daarvan heeft het studiebureau geoordeeld dat het veilig was om tot 24 meter diepte te gaan. Dat is op zich een gebruikelijke diepte voor jetgrouting, maar in dit dossier heeft zich een opeenstapeling van problemen voorgedaan, waardoor uiteindelijk de stabiliteit en de waterdichtheid in het gedrang kwamen.

Voor de doorgang onder de tramlijn aan de Jamartunnel heeft het studiebureau inderdaad gekozen voor grondbevriezing, waarschijnlijk omdat er geen toegang van bovenaf mogelijk is. Onder het Zuidpaleis is via de kelders toegang van bovenaf mogelijk. Ter hoogte van de tramlijn heeft de MIVB daarentegen geen werken toegestaan om het tramverkeer niet te moeten onderbreken. Het gaat hier om laterale grondbevriezing, waarbij horizontaal wordt geboord vanuit toegangstunnels links en rechts. Er moet nog een dertigtal meter tunnel worden aangelegd.

De nombreux éléments de ce chantier sous le tram ont déjà été effectués, dont les deux tunnels d'accès latéraux. L'écueil rencontré à cet endroit est assez similaire au cas du Palais de Midi, en ce sens que des essais géotechniques ont montré, à un des coins du tunnel à réaliser, une plongée de la couche d'argile, quatre à cinq mètres plus bas que prévu, ce qui implique une congélation également quatre à cinq mètres plus bas. Or, pour une telle opération, on doit approfondir le tunnel, ce qui est complexe, avec des pressions d'eau très importantes.

De plus, la vitesse des courants souterrains d'eau est assez forte à cet endroit, ce qui pourrait compromettre le succès d'une tentative de congélation du sol. Par conséquent, après de nouveaux essais de sol, l'entrepreneur a réalisé un test de congélation *in situ*, pour mesurer la durée nécessaire avant obtenir une baisse de température significative du sol. Ces essais et les analyses subséquentes ont réclamé du temps, mais la STIB et le bureau d'études sont à présent en mesure de faire démarrer ces travaux dans les meilleurs délais.

On peut estimer que ce chantier sous le tram prendra probablement quatre ans avant que ce tunnel ne soit achevé. Sur la base des données disponibles, ces travaux sont réalisables.

Mme Amélie Pans se dit surprise d'observer de tels errements et de telles difficultés pour un projet de tunnel de quelques mètres, quand on connaît les références affichées par le consortium SM Toots, qui a mené plusieurs projets de grande envergure en Belgique et à l'étranger.

Si la SM Toots avait obtenu carte blanche pour le choix de la technique sous le Palais du Midi, quelle solution aurait-elle retenu pour raccourcir la durée du chantier, limiter les surcoûts et les nuisances pour les riverains?

Concernant l'acceptation des risques et la connaissance du sol, la SM Toots a-t-elle pu prendre connaissance des études réalisées par Stratec et ACP Group et a-t-elle reçu les résultats des tests géotechniques effectués par GSS sous le palais du Midi avant le début des travaux?

Concernant le blocage du chantier, la SM Toots a délibérément refusé, en janvier 2023, de reprendre les travaux, malgré l'ordre donné par la STIB, ce qui est une violation flagrante de l'article 80 des règles générales d'exécution, qui oblige un entrepreneur à poursuivre le chantier, même en cas de désaccord sur le prix. Peut-il être acceptable de prendre un projet régional en otage par une citation en justice, pour couvrir ce que la Cour des comptes qualifie d'imprévoyance ou d'incapacité technique de l'entrepreneur? Combien de temps les travaux ont-ils été bloqués?

Een groot deel van de werken onder de tramlijn is al uitgevoerd, waaronder de twee laterale toegangstunnels. Het probleem dat zich daar voordoet, is vergelijkbaar met de situatie onder het Zuidpaleis. Geotechnische proeven hebben namelijk aangetoond dat de kleilaag op een van de hoeken van de aan te leggen tunnel vier tot vijf meter dieper ligt dan verwacht. Dat betekent dat ook de bevrozing vier tot vijf meter dieper moet gebeuren. Voor een dergelijke ingreep moet de tunnel dieper worden gemaakt, wat technisch complex is, onder meer door de zeer hoge waterdruk.

Daar komt nog bij dat de ondergrondse waterstromen ter plaatse vrij sterk zijn, wat het welslagen van een bevrozingspoging in het gedrang kan brengen. Na bijkomende bodemproeven heeft de aannemer daarom ter plaatse een bevrozingstest uitgevoerd om na te gaan hoe lang het zou duren voor de temperatuur van de grond voldoende gedaald was. Die proeven en de daaropvolgende analyses hebben tijd geleverd, maar de MIVB en het studiebureau zijn intussen klaar om de werken op korte termijn op te starten.

We mogen ervan uitgaan dat de werken onder de tramlijn waarschijnlijk nog vier jaar in beslag zullen nemen voordat die tunnel voltooid zal zijn. Op basis van de beschikbare gegevens lijken die werken uitvoerbaar.

Mevrouw Amélie Pans zegt verrast te zijn dat een project van beperkte omvang, voor de bouw van een tunnel van enkele meters lang, met zulke fouten en moeilijkheden gepaard gaat. De tijdelijke vennootschap Toots kan immers heel wat adelsbrieven voorleggen en heeft zowel in België als in het buitenland verschillende grote projecten tot een goed einde gebracht.

Indien de tijdelijke vennootschap Toots volledig vrij was geweest in de keuze van de techniek onder het Zuidpaleis, welke oplossing zou zij dan hebben gekozen om de duur van de werken in te korten en de meerkosten en hinder voor de omwonenden te beperken?

Vervolgens stelt zij een vraag in verband met de risico-aanvaarding en de kennis van de ondergrond. Heeft de tijdelijke vennootschap Toots inzage gekregen in de studies van Stratec en ACP Group? Heeft zij vóór de start van de werken de resultaten ontvangen van de geotechnische proeven die door GSS onder het Zuidpaleis waren uitgevoerd?

Heeft de tijdelijke vennootschap Toots in januari 2023 bewust geweigerd de werken te hervatten, ook al had de MIVB daartoe het bevel gegeven, waardoor de werken geblokkeerd werden? Dat is flagrant in strijd met artikel 80 van de algemene uitvoeringsregels, dat een aannemer verplicht de werken voort te zetten, zelfs bij onenigheid over de prijs. Is het aanvaardbaar dat een gewestelijk project wordt gegijzeld door een dagvaarding voor problemen die volgens het Rekenhof veroorzaakt zijn door een gebrek aan vooruitziendheid of de technische

Quel est l'effet de ce refus sur le retard accumulé?

L'offre de la SM Toots est passée de 243 millions d'euros, réserves comprises, à un coût estimé à plus de 406 millions d'euros. Le chantier est actuellement suspendu par le Conseil d'État à cause d'un recours sur le permis de démolition. Quelles sont garanties financières de la SM Toots du respect de l'échéance de mise en service en 2031? Réclamera-t-elle un nouvel avenant de plusieurs dizaines de millions si la procédure contentieuse devant le Conseil d'État s'éternise?

Mme Clémentine Barzin souligne en effet que ces questions financières sont importantes, quand on sait l'état du budget de la Région. Les coupes budgétaires s'imposent et de nombreux surcoûts du chantier sont difficiles à expliquer. Combien la SM Toots a-t-elle déjà perçu de la Région à ce jour?

M. Gaëtan Lamaille répond à la question de l'hypothèse d'une carte blanche qu'il est toujours difficile de se mettre à la place d'un bureau d'études, quand on ne dispose pas de toutes les mêmes données que lui. Néanmoins, comme l'a indiqué M. Versweyveld, à l'appui des éléments figurant dans le dossier d'adjudication en 2019, le choix de la technique du jet grouting et le phasage des travaux apparaissait logiques. D'ailleurs, aucun des quatre soumissionnaires n'a émis de remarques sur ce point-là.

S'il y avait eu d'emblée carte blanche, la démolition du Palais du Midi aurait été la voie la plus aisée, puisqu'elle réduit le plus les risques du sous-sol et du bâti existant.

Le bureau d'études a réalisé deux campagnes de tests géotechniques, en 2017 et en 2018; les résultats en ont été mis à disposition dans le dossier d'adjudication de 2019. D'autres données géotechniques ont aussi été fournies.

La SM Toots a en effet refusé, fin 2022, de poursuivre les travaux, quand la STIB, sur la base du concept modifié, dit jet grouting amélioré, a émis un ordre modificatif et a en fixé le prix, ce qu'elle était en droit de faire d'après une lecture stricte de la loi sur les marchés publics.

De plus, cet ordre modificatif imposait à l'entrepreneur une garantie de résultat. Or, après tous les problèmes rencontrés et toutes les analyses qui avaient été faites, il n'était plus envisageable d'offrir une telle garantie de résultat. Partant, la SM Toots ne pouvait accepter cet ordre modificatif.

onkude van de aannemer? Hoe lang hebben de werken stilgelegen? Welke impact heeft die weigering om de werken te hervatten op de reeds opgelopen vertraging?

De offerte van de tijdelijke vennootschap Toots is gestegen van 243 miljoen euro, inclusief reserves, tot een geraamde kostprijs van meer dan 406 miljoen euro. Momenteel zijn de werken opgeschort door de Raad van State, omdat een beroep werd ingediend tegen de sloopvergunning. Welke financiële garanties biedt de tijdelijke vennootschap Toots voor een ingebruikname tegen 2031? Zal zij een nieuwe bijakte van meerdere tientallen miljoenen euro eisen indien de geschillenprocedure voor de Raad van State blijft aanslepen?

Mevrouw Clémentine Barzin benadrukt dat die financiële vragen in het licht van de budgettaire toestand van het gewest van groot belang zijn. In deze tijden is het nodig om te besparen. Veel meerkosten van het project zijn moeilijk te verklaren. Hoeveel heeft de tijdelijke vennootschap Toots al ontvangen van het gewest?

De heer Gaëtan Lamaille antwoordt op de vraag over wat de tijdelijke vennootschap had gedaan indien ze de vrije keuze had, dat het altijd moeilijk is om zich in de plaats van een studiebureau te stellen wanneer men niet over dezelfde gegevens beschikt. Niettemin leken de jet-groutingtechniek en een fasering van de werken op basis van de elementen in het aanbestedingsdossier van 2019 een logische keuze, zoals ook de heer Versweyveld heeft aangevoerd. Geen enkele van de vier inschrijvers had daar overigens iets op aan te merken.

Indien van meet af aan een vrijgeleide was gegeven, dan zou de afbraak van het Zuidpaleis de eenvoudigste oplossing zijn geweest, aangezien de risico's met betrekking tot de ondergrond en de bestaande constructie daardoor het meest beperkt zouden worden.

Het studiebureau heeft in 2017 en 2018 twee reeksen van geotechnische proeven uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn opgenomen in het aanbestedingsdossier van 2019. Daarnaast werden nog andere geotechnische gegevens ter beschikking gesteld.

Eind 2022 weigerde de tijdelijke vennootschap Toots inderdaad om de werken voort te zetten, nadat de MIVB op basis van het gewijzigde concept (de zogenaamde verbeterde jetgroutingtechniek) een wijzigingsbevel had uitgevaardigd en de prijs ervan had bepaald, waartoe zij volgens een strikte interpretatie van de wet op de overheidsopdrachten gerechtigd was.

Bovendien legde dat wijzigingsbevel de aannemer een resultaatgarantie op. Gelet op alle moeilijkheden die zich hadden voorgedaan en de onderzoeken die ondertussen waren uitgevoerd, was het echter niet langer mogelijk om een dergelijke resultaatgarantie te bieden. Bijgevolg kon de tijdelijke vennootschap Toots dat wijzigingsbevel niet aanvaarden.

Il faut ajouter que l'ordre modificatif portait uniquement sur la réalisation du jet grouting et écartait dès lors les autres sujets de difficulté, entre autres sous la dalle de toiture, pour lesquels les études n'étaient pas encore abouties. L'ordre modificatif ne commandait qu'une petite partie de l'ouvrage à réaliser, sans vue d'ensemble.

Cette méthode n'était pas acceptable dans le cas du Palais du Midi, pour un tunnel formant un ensemble intrinsèque, c'est-à-dire un ouvrage où la reprise du bâtiment avec la dalle de toiture est intrinsèquement liée aux parois de jet grouting. La SM Toots, en tant qu'entrepreneurs responsables, a donc refusé d'exécuter l'ordre de la STIB, ce qui a mené à un PV de constat puis aux mesures d'office telles que des amendes colossales et une exclusion des autres marchés publics. La SM Toots s'est défendue en citant la STIB en justice, pour défendre ses droits.

Ce blocage a duré trois mois environ. La citation en justice remonte à fin novembre 2022 et, en mars 2023, les deux parties sont tombées d'accord sur la solution alternative de déconstruction du Palais.

Les estimations de coût des travaux évoquées par Mme Pans, d'un montant initial de 230 millions d'euros, revu aujourd'hui à 406 millions d'euros, correspondent à une estimation de la STIB pour l'ensemble du projet Constitution, qui comprend aussi d'autres éléments que la construction à charge de la SM Toots. M. Lamaille ne dispose toutefois pas du détail de cette estimation de la STIB.

Quant aux garanties que la SM Toots pourrait offrir contre des risques de dérive budgétaire, elles ne sont pas absolues étant donné les inconnues qui subsistent à certains endroits au sujet de l'état du sol, mais il n'en demeure pas moins que l'option de la déconstruction du Palais du Midi inspire nettement plus de confiance que celle du «jet grouting amélioré», qui présentait bien plus d'inconnues.

L'hypothèse d'une annulation du permis d'urbanisme portant sur une déconstruction du Palais a été réglée dans l'avenant scellé entre la STIB et la SM Toots en 2023, qui prévoit une durée maximale d'obtention d'un permis définitif, de deux ans après la finalisation des travaux tels qu'ils sont en état. Si, à cette échéance, le permis n'était pas obtenu ou qu'il serait annulé, la SM Toots se retirerait du marché sans frais et le tunnel ne serait pas construit.

La SM Toots a déjà facturé, à la fin février 2026, 176 millions d'euros.

Mme Amélie Pans demande si, à l'estime des orateurs, la STIB a commis des erreurs dans la conduite de cette affaire.

Daarbij kwam nog dat het wijzigingsbevel enkel betrekking had op de toepassing van de jetgroutingtechniek en dus geen rekening hield met andere problemen die zich voordeden, zoals die onder de dakplaat, waarvoor de studies nog niet waren afgerond. Het wijzigingsbevel omvatte slechts een beperkt deel van het aan te maken kunstwerk en was niet gestoeld op een totaalbeeld.

Die werkwijze was onaanvaardbaar voor het Zuidpaleis, waaronder een tunnel moest komen die één intrinsiek geheel zou vormen, waarbij de onderschoeiing van het gebouw met de plaatsing van de dakplaat onlosmakelijk verbonden was met de jetgroutingwanden. De tijdelijke vennootschap Toots weigerde daarom als verantwoordelijke aannemer om het bevel van de MIVB uit te voeren, wat leidde tot een proces-verbaal van vaststelling en vervolgens tot ambtshalve maatregelen, zoals zeer hoge boetes en uitsluiting van andere overheidsopdrachten. Daarop heeft de tijdelijke vennootschap Toots de MIVB voor het gerecht gedaagd om haar rechten te verdedigen.

De situatie zat ongeveer drie maanden muurvast. De dagvaarding dateert van eind november 2022 en in maart 2023 werden beide partijen het eens over de alternatieve oplossing om het Zuidpaleis af te breken.

De door mevrouw Pans genoemde kostenraming die aanvankelijk 230 miljoen euro bedroeg, maar inmiddels is bijgesteld tot 406 miljoen euro, stemt overeen met een raming van de MIVB voor het volledige station Grondwet, die naast de werken van de tijdelijke vennootschap Toots nog andere onderdelen omvat. De heer Lamaille heeft evenwel geen details van die raming van de MIVB.

De tijdelijke vennootschap Toots kan geen absolute garanties bieden om het risico op budgettaire ontsporingen te ondervangen, aangezien er nog steeds niets geweten is over de bodemgesteldheid op bepaalde plaatsen. Niettemin boezemt een afbraak van het Zuidpaleis veel meer vertrouwen in dan het scenario van de verbeterde jetgroutingtechniek, dat veel meer onzekerheden inhield.

In de bijakte die de MIVB en de tijdelijke vennootschap Toots in 2023 sloten, is geregeld wat er zou gebeuren bij een eventuele nietigverklaring van de stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van het Zuidpaleis. In die bijakte is bepaald dat de definitieve vergunning maximaal twee jaar na de voltooiing van de werken in hun huidige staat verkregen moet zijn. Indien de vergunning tegen die datum niet is verkregen of vernietigd zou zijn, zou de tijdelijke vennootschap Toots zich zonder kosten uit de opdracht terugtrekken en zou de tunnel niet worden gebouwd.

Eind februari 2026 had de tijdelijke vennootschap Toots al 176 miljoen euro gefactureerd.

Mevrouw Amélie Pans vraagt of de sprekers van oordeel zijn dat de MIVB fouten heeft gemaakt bij de aanpak van dit dossier.

M. Gaëtan Lamaille répond que ce n'est pas à lui à se prononcer sur les erreurs de la STIB, mais il affirme qu'elle a fait de son mieux, dans un contexte extrêmement compliqué, sur un plan technique, qui a induit de nombreuses modifications et des retards, mais aussi quant à l'ampleur des pressions et des enjeux.

M. Stijn Bex est frappé par la brièveté du délai entre le lancement du marché public par la STIB, le 9 janvier 2019, et la remise d'une offre par la SM Toots seulement deux mois plus tard, le 27 mars 2019, alors que l'objet du marché était si complexe. Comment peut-on se lancer dans une telle gageure en si peu de temps? Combien de fois la SM Toots s'est-elle rendue sur place? A-t-elle émis des remarques ou posé des questions sur la nature du travail? S'est-il agi d'une course contre la montre, où la SM Toots a accepté une bonne part de risques et donc une marge bénéficiaire assez large?

D'autre part, M. Versweyveld a déclaré que le nombre d'essais de sol effectués avant le début des travaux était *a priori* normal, mais a ajouté ensuite que ce nombre n'était pas anormalement bas. Cette nuance lexicale laisserait-elle entendre qu'il y a eu finalement peu d'essais? Trois prélèvements sur toute la longueur du Palais du Midi, cela paraît peu, en effet.

Pour sa part, M. Lamaille a affirmé que, si elle l'avait pu, la SM Toots aurait préféré démolir d'emblée le Palais du Midi. Il est vrai que, si l'on avait su tous les problèmes auxquels il faudrait faire face, mais c'est toujours plus facile à dire après coup, on aurait renoncé à l'idée de maintenir cet édifice intact. Mieux vaut abrégé les souffrances.

Comment est-il possible qu'on n'ait pas analysé l'état du sol comme il se devait à partir des caves du Palais du Midi? Il a fallu ensuite recourir à un procédé exceptionnel et fastidieux, la tomographie. L'orateur a donc l'impression que les parties prenantes au chantier ont toujours d'abord préféré la voie la plus facile, avant de se rendre compte qu'elle ne menait nulle part et qu'il fallait procéder autrement. La SM Toots aurait dû signaler plus tôt que la technique prévue dans le cahier de charges ne convenait pas au chantier.

Enfin, la SM Toots se charge-t-elle aussi du renouvellement de la dalle sous la place Bara, au-dessus des lignes de tram, ou cette mission a-t-elle été attribuée à un autre entrepreneur?

M. Geert Versweyveld répond tout d'abord que la procédure d'adjudication avait été précédée d'une présélection. La SM Toots savait déjà que l'appel d'offres allait bientôt être lancé et s'était préparée. Forte de trois

De heer Gaëtan Lamaille antwoordt dat het niet aan hem is om zich uit te spreken over eventuele fouten van de MIVB. Volgens hem heeft de openbaarvervoersmaatschappij naar beste vermogen gehandeld in een bijzonder complexe technische context die geleid heeft tot tal van wijzigingen en vertragingen, terwijl de druk hoog was en grote belangen op het spel stonden.

De heer Stijn Bex verbaast zich over de korte termijn tussen het moment waarop de MIVB de overheidsopdracht uitschreef (9 januari 2019) en het moment waarop de tijdelijke vennootschap Toots een offerte indiende. Dat was amper twee maanden later, op 27 maart 2019, terwijl het om een bijzonder complexe opdracht ging. Hoe kan men in zo'n korte tijd een dergelijk huzarenstuk voor elkaar krijgen? Hoe vaak heeft de tijdelijke vennootschap Toots een plaatsbezoek uitgevoerd? Heeft zij opmerkingen gemaakt of vragen gesteld over de aard van de werken? Was het een race tegen de klok, waarbij de tijdelijke vennootschap Toots ermee instemde een groot deel van de risico's op zich te nemen en ze dus ook in een vrij ruime winstmarge voorzag?

Voorts verklaarde de heer Versweyveld dat het aantal bodemonderzoeken dat vóór de aanvang van de werken was uitgevoerd, op het eerste gezicht normaal leek, maar hij voegde er vervolgens aan toe dat dat aantal niet uitzonderlijk laag was. Houdt die nuance in dat er uiteindelijk toch weinig onderzoeken zijn uitgevoerd? Drie peilingen over de volledige lengte van het Zuidpaleis lijkt immers weinig.

De heer Lamaille van zijn kant stelde dat de tijdelijke vennootschap Toots, indien mogelijk, van meet af aan de voorkeur zou hebben gegeven aan een afbraak van het Zuidpaleis. Indien men had geweten welke problemen zich zouden voordoen, zou men inderdaad het idee hebben laten varen om het gebouw intact te houden. Achteraf is het uiteraard altijd makkelijk praten. Soms is het beter om te kiezen voor de korte pijn.

Hoe is het mogelijk dat de bodemtoestand niet grondiger werd onderzocht in de kelders van het Zuidpaleis? Uiteindelijk moest men teruggrijpen naar een uitzonderlijke en omslachtige techniek, namelijk tomografie. De spreker heeft bijgevolg de indruk dat de betrokken partijen telkens eerst voor de gemakkelijkste weg kozen, om dan vast te stellen dat die geen uitweg bood en dat een andere aanpak noodzakelijk was. De tijdelijke vennootschap Toots had vroeger moeten aangeven dat de in het bestek vooropgestelde techniek niet geschikt was voor dit project.

Tot slot vraagt hij of de tijdelijke vennootschap Toots ook instaat voor de vernieuwing van de plaat onder het Baraplein, boven de tramsporen, of dat die opdracht aan een andere aannemer werd toegewezen.

De heer Geert Versweyveld antwoordt vooreerst dat aan de aanbestedingsprocedure een preselectie voorafging. De tijdelijke vennootschap Toots wist al dat de offerteaanvraag eraan kwam en had zich daarop

grandes sociétés, elle avait pu jeter toutes ses forces dans la procédure d'adjudication.

La SM Toots avait pu poser des questions et obtenir des éclaircissements lors de la phase de présélection, durant laquelle la STIB a d'ailleurs émis quatre avis de rectification du cahier de charges. La SM Toots a effectué à ce moment une visite des lieux, y compris dans les caves du Palais du Midi.

Au surplus, un délai d'un peu moins de trois mois pour une procédure d'adjudication n'a rien d'exceptionnel, même pour un chantier de cette ampleur. Les autres soumissionnaires ont aussi remis offre dans les mêmes délais, sans émettre de plainte. Il faut dire aussi qu'il s'agissait d'un marché de construction (build), ce qui réclame moins de préparation qu'un marché de conception et de construction (design and build).

Par ailleurs, M. Versweyveld n'a pas voulu apporter de subtiles nuances dans son expression. Ce qu'il a voulu dire, c'est que les résultats d'analyse de sol qui étaient inclus dans le dossier d'adjudication étaient suffisamment étayés pour se faire une idée du travail. Ils permettaient de penser *a priori* que la technique du jet grouting était appropriée. De plus, le cahier de charges prévoyait expressément des essais de sol complémentaires par des pieux d'essai.

Quant au regret de ne pas avoir décidé plus tôt de déconstruire le Palais du Midi, il faut garder à l'esprit que ce vaste chantier, résumé aujourd'hui dans un exposé d'une heure, s'est déroulé sur plus de deux ans, très graduellement. Lorsque les premières difficultés surgissent, on tâche de trouver une solution pour chacune d'elle, avant de se rendre compte que leur accumulation rend le travail si complexe qu'il faut repenser la conception générale. De plus, ces imprévus imposaient de corriger le projet qui devait être mis en œuvre, ce qui réclame aussi du temps. Ces remaniements ont été apportés jusqu'à un certain point, jusqu'au moment où une remise à plat s'est imposée. C'est un long processus.

La tomographie est en effet un instrument très rarement utilisé. Outre le Palais du Midi, M. Versweyveld ne l'a vu appliquer qu'une seule autre fois en Belgique, à Nivelles, à l'occasion de la construction de la ligne du RER, où une anomalie dans le sol avait également été détectée.

De même, il aurait été idéal de pouvoir dégager complètement les caves du Palais du Midi avant le début du chantier et d'y pratiquer de nombreux trous pour effectuer des essais de sol, mais cela aurait très intrusif. Cela ne se fait que lorsqu'on dispose de la maîtrise complète du site.

voorbereid. Door met drie grote ondernemingen de krachten te bundelen kon zij alles in de strijd gooien voor de aanbestedingsprocedure.

Tijdens de preselectiefase kreeg de tijdelijke vennootschap Toots de mogelijkheid om vragen te stellen en verduidelijkingen te verkrijgen. In die fase heeft de MIVB overigens vier terechtwijzende berichten bij het bestek bekendgemaakt. De tijdelijke vennootschap Toots heeft toen een plaatsbezoek uitgevoerd, ook in de kelders van het Zuidpaleis.

Een termijn van iets minder dan drie maanden voor een aanbestedingsprocedure is bovendien niet uitzonderlijk, zelfs niet voor een project van deze omvang. Ook de andere inschrijvers hebben binnen dezelfde termijn een offerte ingediend zonder daarover te klagen. Er moet ook worden opgemerkt dat het ging om een bouwopdracht (build), die minder voorbereiding vergt dan een opdracht die zowel het ontwerp als de bouw omvat (design and build).

Voorts verduidelijkt de heer Versweyveld dat het niet zijn bedoeling was om subtiele nuances te verwerken in zijn uitspraken. Wat hij wilde zeggen, is dat de resultaten van de bodemanalyses in het aanbestedingsdossier voldoende onderbouwd waren om zich een beeld te vormen van de uit te voeren werken. Op basis daarvan kon *a priori* worden aangenomen dat de jetgroutingtechniek geschikt was. Bovendien voorzag het bestek uitdrukkelijk in bijkomende bodemproeven met proefpalen.

Vervolgens antwoordt hij op de vraag of de tijdelijke vennootschap het niet jammer vindt dat niet eerder werd beslist om het Zuidpaleis af te breken. We moeten volgens hem voor ogen houden dat dit omvangrijke project, dat vandaag in een uiteenzetting van één uur werd samengevat, zich over meer dan twee jaar zeer geleidelijk heeft ontwikkeld. Toen de eerste moeilijkheden opdoken, werd geprobeerd om voor elk probleem afzonderlijk een oplossing te vinden. Pas later werd duidelijk dat de opeenstapeling van problemen het project dermate complex maakte dat het hele concept moest worden herzien. Bovendien moest het uit te voeren project door die onvoorziene omstandigheden worden bijgestuurd, wat eveneens tijd vergde. Die bijstellingen werden doorgevoerd tot het moment waarop een volledige herziening onvermijdelijk werd. Dat was een langdurig proces.

Tomografie is inderdaad een instrument dat hoogst zelden wordt ingezet. Buiten het Zuidpaleis heeft de heer Versweyveld die techniek in België slechts één andere keer weten toepassen, namelijk in Nijvel bij de aanleg van de GEN-lijn, waar eveneens een anomalie in de ondergrond werd vastgesteld.

Het zou ook beter geweest zijn als de kelders van het Zuidpaleis vóór het begin van de werken volledig waren vrijgemaakt om er meerdere boringen te kunnen uitvoeren voor bodemonderzoek, maar dat zou bijzonder ingrijpend zijn geweest. Dat is iets wat men alleen kan doen wanneer men in alle vrijheid kan beschikken over de site.

M. François-David Jonard indique ensuite que la dalle sous la place Bara ne sera pas seulement démolie et reconstruite, mais elle doit surtout être adaptée à la nouvelle configuration de la connexion entre les deux tunnels. Cette opération délicate menée par la SM Toots est soumise à des délais assez contraints.

M. Jamal Ikazban a été frappé, lors de la visite du chantier par la commission, par l'étendue des travaux, qui semblent bien exécutés. Il serait bon que les citoyens puissent également observer ce chantier. Il est malgré tout étonnant, comme le disait Mme Pans, que les sociétés composant la SM Toots, qui jouissent d'une forte expérience, achoppent à Bruxelles sur deux obstacles.

Considérant que la récente déclaration de gouvernement privilégie l'exploitation du tramway en lieu et place du métro lourd sur l'axe Albert-Nord, la SM TOOTS peut-elle confirmer que les spécificités techniques de la station, c'est-à-dire la hauteur des quais, la signalisation et les rayons de courbure, permettent une réversibilité immédiate et sans surcoût entre ces deux modes de transport?

Par ailleurs, en vue de faire cesser les nuisances pour le quartier, quel est le programme de remise en état de l'espace public sur l'avenue Stalingrad et ses alentours? La SM Toots s'engage-t-elle sur une date de libération totale de l'emprise du chantier sur la voirie? Quelles mesures de réduction des nuisances sonores et de captage de poussière seront déployées pour la phase de reconstruction?

M. Gaëtan Lamaille assure qu'aucun grand projet urbanistique ne se passe sans problème.

La réversibilité de la station ne relève pas de la mission de la SM Toots, mais d'autres entrepreneurs, qui se chargent des rails, de l'alimentation électrique et de la signalisation par exemple. Le seul élément sur lequel la SM Toots a travaillé de ce point de vue, c'est la hauteur des quais, qui est facilement adaptable. Les autres stations du pré-métro, vieilles de plusieurs décennies, avaient d'ailleurs déjà été conçues pour une rehausse future des quais, afin d'être adaptés au métro. Comme le bureau d'étude GSS l'a expliqué lors d'une réunion précédente, le rayon de courbure, le gabarit du véhicule, le troisième rail, etc., ont également été pris en compte dans la conception du projet.

La SM Toots est bien consciente des fortes nuisances du chantier pour les riverains et s'efforce de les réduire le plus possible. Depuis le début du chantier, de nombreuses adaptations ont été apportées pour préserver au mieux

De heer François-David Jonard précise ensuite que la dalle sous la place Bara ne sera pas seulement démolie et reconstruite, mais elle doit surtout être adaptée à la nouvelle configuration de la connexion entre les deux tunnels. Cette opération délicate menée par la SM Toots est soumise à des délais assez contraints.

De heer Jamal Ikazban verklaart dat hij tijdens het plaatsbezoek van de commissie onder de indruk was van de omvang van de werken, die degelijk uitgevoerd leken te zijn. Het zou een goede zaak zijn als ook de burgers die bouwplaats zouden kunnen bezoeken. Het is toch verbazingwekkend, zoals mevrouw Pans reeds zei, dat de ondernemingen die deel uitmaken van de tijdelijke vennootschap Toots, ondanks hun ruime ervaring, in Brussel gebotst is op twee grote obstakels.

In de recente regeerverklaring werd de uitbating van een tramlijn verkozen boven een zware metro op de as Albert-Noord. Kan de tijdelijke vennootschap Toots bevestigen dat de technische kenmerken van het station (zoals de perronhoogte, de signalisatie en de boogstralen) toelaten om onmiddellijk en zonder meerkosten te switchen van de ene naar de andere vervoerswijze?

Hoe ziet de planning eruit om de openbare ruimte op en rond de Stalingradlaan in haar oorspronkelijke staat te herstellen, zodat er een einde komt aan de overlast voor de wijk? Kan de tijdelijke vennootschap Toots zich vastpinnen op een datum waarop de openbare weg, die nu wordt ingepalmd door de werken, weer volledig zal worden vrijgemaakt? Welke maatregelen zullen tijdens de heropbouwfase worden genomen om de geluidshinder te beperken en het stof op tevangen?

De heer Gaëtan Lamaille antwoordt dat geen enkel groot stedelijk project probleemloos verloopt.

De omkeerbaarheid van het station valt niet onder de opdracht van de tijdelijke vennootschap Toots, maar wel onder die van andere aannemers die onder meer instaan voor de sporen, de stroomvoorziening en de signalisatie. Het enige element waaraan de tijdelijke vennootschap Toots met het oog daarop heeft gewerkt, is de perronhoogte, die gemakkelijk kan worden aangepast. De andere premetrostations, die al verschillende decennia oud zijn, werden overigens van meet af aan zodanig ontworpen dat de perrons later zouden kunnen worden verhoogd zodat ze bruikbaar zijn voor de metro. Zoals het studiebureau GSS tijdens een eerdere vergadering toelichtte, werd in het ontwerp ook rekening gehouden met de boogstralen, het voertuigprofiel, het derde spoor enzovoort.

De tijdelijke vennootschap Toots is zich terdege bewust van de grote hinder die de werken veroorzaken voor de buurtbewoners en tracht die zoveel mogelijk te beperken. Sinds de start van de werken werden tal van aanpassingen

l'activité des commerçants, en leur maintenant le plus possible d'espaces commerciaux et de terrasses.

Cependant, aucun projet de renouvellement de la voirie pour l'avenue de Stalingrad n'a encore été commandé, ce qui ne permet donc pas d'avancer une date de remise en état. Ce qu'on peut dire, c'est que la future station Toots Thielemans, qui représente la plus grosse emprise sur l'avenue, est en passe d'être terminée d'un point de vue génie civil. L'emprise du chantier va donc bientôt pouvoir être réduite à un minimum.

M. François-David Jonard ajoute que cette limitation des nuisances sera plus aisée pour le Palais du Midi, puisqu'il a été vidé de ses occupants. L'essentiel de ce chantier est intérieur au bâtiment.

M. Gaëtan Lamaille indique à ce propos que les accès logistiques au chantier du Palais ont été pensés pour limiter le plus possible les charrois de camions sur l'avenue de Stalingrad et pour passer surtout par le boulevard Lemonnier.

M. Ilyas El Omari demande combien de colonnes test de jet grouting ont été réalisées, avant de constater que cette méthode n'était pas adéquate, et surtout, combien cela a coûté.

D'autre part, pour revenir sur l'hypothèse d'une carte blanche pour démanteler sans gamberger le Palais du Midi, pourquoi la SM Toots n'a-t-elle pas lancé cette proposition plus tôt?

M. François-David Jonard répond que les problèmes avec le jet grouting ont été constatés après un certain temps, en cours de réalisation. Il est donc malaisé de fixer un nombre de colonnes à partir duquel des problèmes auraient été observés. Par ailleurs, la STIB serait mieux placée pour donner une estimation de coût, qui dispose d'une vue d'ensemble de cette question. Les questions budgétaires relèvent du maître d'ouvrage.

Pour en venir à une carte blanche sur la méthode de construction, un marché public de type «build» n'amène pas l'entrepreneur à remettre en cause le projet conçu par le bureau d'études avant la mise sur le marché. L'adjudicataire n'a même pas le droit, sous peine de nullité, de soumettre une variante, en vertu de la loi sur les marchés publics. En outre, il faut bien comprendre qu'un démantèlement du Palais du Midi était tout simplement unimaginable pour les parties prenantes au commencement du chantier.

M. Benjamin Dalle revient sur la période de lancement du marché et de remise des offres en 2019. La société Systra, partie du bureau d'étude GSS, avait écrit le 17 juillet

doorgeroerd om de handelsactiviteiten zoveel mogelijk te vrijwaren, onder meer door de handelsruimten en terrassen maximaal toegankelijk te houden.

Er werd echter nog geen opdracht gegeven voor de vernieuwing van de Stalingradlaan, waardoor het niet mogelijk is om te zeggen wanneer die precies zal worden hersteld. Wel kan worden bevestigd dat de civieltechnische werken voor het toekomstige station Toots Thielemans, waardoor het grootste deel van de laan wordt ingepalmd, bijna voltooid zijn. De ruimte die de werken innemen, zal binnenkort dus tot een minimum worden beperkt.

De heer François-David Jonard voegt eraan toe dat het voor het Zuidpaleis gemakkelijker zal zijn om de hinder te beperken, aangezien de gebruikers het pand inmiddels hebben ontruimd. De meeste werken vinden binnen in het gebouw plaats.

De heer Gaëtan Lamaille geeft in dat verband aan dat de logistieke toegangswegen naar de bouwplaats ter hoogte van het paleis zo zijn gekozen dat het vrachtverkeer op de Stalingradlaan zoveel mogelijk wordt beperkt en vooral via de Lemonnierlaan verloopt.

De heer Ilyas El Omari vraagt hoeveel proefzuilen er met behulp van jetgrouting zijn gemaakt, voordat werd vastgesteld dat die methode niet geschikt was, en vooral hoeveel die gekost hebben.

Vervolgens komt hij terug op de vraag wat de tijdelijke vennootschap zou hebben gedaan indien zij een vrijgeleide had gekregen om het Zuidpaleis zonder dralen te ontmantelen. Waarom heeft de tijdelijke vennootschap Toots dat voorstel niet eerder op tafel gelegd?

De heer François-David Jonard antwoordt dat de problemen rond jetgrouting pas na verloop van tijd, tijdens de uitvoering, zijn vastgesteld. Het is dan ook moeilijk om te zeggen vanaf hoeveel zuilen de problemen opgemerkt hadden kunnen worden. De MIVB zou overigens beter in staat zijn om een kostenraming te geven, omdat zij zicht heeft op het totaalplaatje. Budgettaire vragen dient men te stellen aan de bouwheer.

Vervolgens antwoordt hij op de vraag over wat de tijdelijke vennootschap zou hebben gedaan als ze vrij de bouwmethode had mogen kiezen. Bij een build-overheidsopdracht mag een aannemer het ontwerp dat het studiebureau vóór de aanbesteding heeft opgesteld, niet zomaar ter discussie stellen. Krachtens de wet inzake overheidsopdrachten heeft de opdrachtnemer zelfs niet het recht om een variant voor te leggen, op straffe van nietigheid. Bovendien moet men goed beseffen dat de betrokken partijen zich bij het begin van de werken gewoon niet konden inbeelden dat het nodig zou zijn om het Zuidpaleis te ontmantelen.

De heer Benjamin Dalle gaat in op de periode in 2019 waarin de overheidsopdracht werd uitgeschreven en de offertes werden ingediend. De onderneming Systra, die

2019 une lettre à la STIB, dans laquelle il fustigeait la précipitation avec laquelle cette procédure aurait été lancée, sous la pression du gouvernement, au risque de commettre certaines négligences. Quelle est la position de la SM Toots vis-à-vis de ce courrier?

D'autre part, on a déjà répété plusieurs fois qu'une construction à ciel ouvert, après un démantèlement du Palais du Midi, serait évidemment la solution la plus facile. Il faut rappeler à cet égard les avertissements lancés par M. Arnaud Pineur, du bureau Greisch, devant la commission, selon lequel 90 % des échantillons prélevés dans le Palais feraient apparaître des insuffisances de stabilité du bâtiment. La SM Toots n'a-t-elle jamais auparavant fait les mêmes constatations, en tant qu'entrepreneur œuvrant sur place?

M. Gaëtan Lamaille répond que la SM Toots ne dispose pas du courrier envoyé à la STIB par GSS, avec lequel il n'a aucune relation contractuelle. Les explications apportées par les représentants de GSS à ce sujet en réunion du 29 janvier 2026 semblent logiques.

D'autre part, c'est le bureau GSS qui a procédé à l'analyse de l'état du Palais du Midi en 2023, dans la perspective d'une possible déconstruction. M. Lamaille retient des explications données par M. Pineur que le bâtiment n'est pas délabré au point de menacer de s'effondrer. Il s'agit plutôt de risques de stabilité et de capacité de résistance en cas d'incendie.

Mme Joëlle Maison se réfère aux arguments opposés à la technique du jet grouting amélioré, qui comporterait trop de risques d'instabilité. La SM Toots voulait éviter un tragique effondrement du bâtiment, comme à Cologne. Dispose-t-on, au contraire, d'exemples réussis de réalisations au moyen de cette technique?

D'autre part, Comme M. Maron l'a indiqué, le problème de descente de charges au niveau de la dalle de toiture du tunnel, contrairement au problème de sondage sous le Palais du Midi, semblait plus prévisible, parce qu'il dépend de la structure et des fondations du bâtiment. Pourquoi cette question de descente des charges n'a-t-elle pas été examinée plus tôt par GSS, mais seulement en cours des travaux?

Enfin, les difficultés de réalisation d'une congélation du sol au passage sous le tunnel actuel du pré-métro, n'auraient-elles pas pu être plus facilement anticipées? Il ne s'agit pas ici de creuser à 24 mètres de profondeur, comme sous le Palais du Midi.

M. François-David Jonard répond que la technique du jet grouting amélioré n'a jamais, à sa connaissance, été pratiquée. Ceci étant dit, cette technique n'a *a priori* rien d'infaisable; SM Toots sait forer des micropieux dans

deel uitmaakte van het studiebureau GSS, stuurde op 17 juli 2019 een brief naar de MIVB, waarin zij hekelde dat onder druk van de regering overhaast te werk werd gegaan om de procedure op te starten, waardoor bepaalde zaken misschien onzorgvuldig zou worden aangepakt. Wat is het standpunt van de tijdelijke vennootschap Toots over die brief?

Voorts is al meermaals gezegd dat bouwen in open lucht, na het Zuidpaleis te hebben ontmanteld, om evidente redenen de gemakkelijkste oplossing zou zijn. In dat verband verwijst hij naar wat de heer Arnaud Pineur van het bureau Greisch in de bijzondere commissie heeft gezegd. Die waarschuwde dat 90 % van de in het Paleis uitgevoerde metingen wezen op een ondermaatse stabiliteit van het gebouw. Is de tijdelijke vennootschap Toots als aannemer die ter plaatse aan het werk is, dan nooit eerder tot dezelfde vaststellingen gekomen?

De heer Gaëtan Lamaille antwoordt dat de tijdelijke vennootschap Toots de brief van GSS aan de MIVB niet in haar bezit heeft, aangezien zij geen contractuele banden heeft met GSS. De toelichting die de vertegenwoordigers van GSS tijdens de vergadering van 29 januari 2026 hebben gegeven, lijkt voor de hand te liggen.

Voorts heeft het bureau GSS in 2023 de staat van het Zuidpaleis geanalyseerd met het oog op een mogelijke afbraak. De heer Lamaille concludeert uit de uitleg van de heer Pineur dat het gebouw niet dermate vervallen is dat er instortingsgevaar zou zijn. Het gaat veeleer om risico's met betrekking tot de stabiliteit en de brandwerendheid.

Mevrouw Joëlle Maison verwijst naar de argumenten tegen de verbeterde jetgroutingtechniek, die te veel risico's op instabiliteit met zich zou brengen. De tijdelijke vennootschap Toots wilde een noodlottige instorting van het gebouw, zoals ooit in Keulen is gebeurd, vermijden. Zijn er daarentegen voorbeelden van projecten te vinden die dankzij die techniek wél tot een goed einde zijn gebracht?

Voorts leek het probleem van de neerwaartse belasting ter hoogte van de dakplaat van de tunnel, waar de heer Maron eerder op wees, beter voorspelbaar dan het probleem met de bodemproeven onder het Zuidpaleis, omdat eerstgenoemd probleem samenhang met van de structuur en de funderingen van het gebouw. Waarom heeft GSS de neerwaartse belasting niet eerder onderzocht, maar pas tijdens de uitvoering van de werken?

Had men tot slot niet gemakkelijker kunnen anticiperen op de problemen om grondbevriezing toe te passen bij de doorgang onder de huidige premetrotunnel? Daar moest immers niet tot op 24 meter diepte worden gegraven, zoals onder het Zuidpaleis.

De heer François-David Jonard antwoordt dat de verbeterde jetgroutingtechniek, voor zover hij weet, nog nooit is toegepast. Die techniek lijkt op het eerste gezicht evenwel niet onuitvoerbaar. SM Toots is in staat om met

un massif dur en jet grouting. La complexité de cette technique consistait en la multiplications des injections et des carottages à réaliser dans le massif. L'étanchéité de la paroi n'était pas garantie.

M. Gaëtan Lamaille souligne néanmoins que le chantier sous le n° 75, au Palais du Midi, consistait quand même en une forme de jet grouting amélioré, mais à une profondeur moindre de 10 mètres environ. La technique n'est donc pas totalement inédite.

Les problèmes liés à la dalle de toiture aurait peut-être pu être anticipés davantage par le bureau GSS, mais c'est toujours facile à dire après. Il ne faut pas perdre de vue que GSS ne disposait que de peu d'information sur le Palais du Midi, que les caves n'offraient qu'un accès restreint pour les essais géotechniques et que les analyses ont été longues et fastidieuses. Des fouilles de fondations réclament plusieurs mois. Les commerces ont dû être démenagés. Ces éléments dépendent aussi d'un calendrier d'exécution du projet, qui n'est pas du ressort de l'entrepreneur, ni, souvent, du bureau d'étude.

M. Geert Versweyveld ajoute que, durant la construction du tunnel Schuman-Josaphat, il a fallu passer sous plusieurs immeubles de différentes natures. Les immeubles modernes sont dotés d'une structure prévisible, pour lesquels il est généralement facile de calculer la descente de charges. En revanche, pour un immeuble ancien comme le Residence Palace, sous lequel le tunnel passe, il a fallu composer avec de nombreuses inconnues, malgré les analyses préalables. De tels immeubles sont beaucoup plus irréguliers qu'une structure moderne, il y a moins de plans disponibles et ils ont subi de multiples transformations. Dans un cas comme celui du Residence Palace, il a été procédé, après un scan intégral du bâtiment, à des essais de descente de charge au moyen de verins plats.

M. François-David Jonard dit aussi que, pour une analyse de ce type d'un bâtiment comme le Palais du Midi, il faut ôter le parachèvement pour se rendre compte de la structure exacte du bâtiment. À titre d'exemple, à l'endroit du chantier du n° 75, à l'accès de la station, on rencontre encore des éléments inattendus dans la structure du bâtiment, qui influencent la descente de charge autrement qu'on ne l'aurait cru.

Enfin, la question de la vitesse des courants d'eau souterraine au niveau du passage sous tram peut être prévisible d'après des calculs théoriques, ce que le bureau des études a fait, mais cela doit s'accompagner de mesures *in situ*. Or, la localisation du passage sous tram, au carrefour du boulevard Jamar et de la Petite Ceinture, rend ce types d'essais difficile à réaliser. Il aurait fallu couper le carrefour pendant un certain temps, ce qui n'était pas envisageable

behulp van jetgrouting micropalen in een massif te boren. De complexiteit van die techniek was te wijten aan de vele injecties en boringen die in het massif moesten worden uitgevoerd. De waterdichtheid van de wand was niet gegarandeerd.

De heer Gaëtan Lamaille wijst er echter op dat onder het gebouw op het nummer 75, bij het Zuidpaleis, eigenlijk een soort verbeterde jetgroutingtechniek werd toegepast, maar dan iets minder diep, namelijk op ongeveer 10 meter. De techniek is dus niet helemaal nieuw.

Het bureau GSS had misschien beter kunnen anticiperen op de problemen met de dakplaat, maar achteraf is het altijd makkelijk praten. We mogen niet vergeten dat GSS maar weinig informatie over het Zuidpaleis had, dat de kelders slechts beperkt toegankelijk waren om er geotechnische proeven uit te voeren en dat de analyses veel tijd in beslag namen en omslachtig waren. Het uitgraven van funderingen neemt meerdere maanden in beslag. De handelszaken moesten verhuizen. Al die elementen hangen ook samen met de uitvoeringsplanning van het project, waarover de aannemer geen zeggenschap heeft, en vaak ook het studiebureau niet.

De heer Geert Versweyveld voegt eraan toe dat men tijdens de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat onder verschillende soorten gebouwen door moest. Moderne gebouwen beschikken over een voorspelbare structuur, waardoor het doorgaans eenvoudig is om de neerwaartse belasting te berekenen. Bij een oud gebouw zoals het Residence Palace, waar de tunnel onderdoor loopt, moest men ondanks alle voorafgaande analyses echter rekening houden met talrijke onbekende factoren. Dergelijke gebouwen zijn veel onregelmatiger dan een moderne structuur. Er zijn minder plannen van beschikbaar en ze hebben ettelijke verbouwingen ondergaan. Bij het Residence Palace zijn na een volledige scan van het gebouw met behulp van platte vijzels proeven uitgevoerd om de neerwaartse belasting na te gaan.

De heer François-David Jonard merkt in dat verband ook op dat het, om een gebouw als het Zuidpaleis op een dergelijke manier te analyseren, nodig is om de afwerking weg te nemen om inzicht te krijgen in de precieze structuur van het gebouw. Ter hoogte van het gebouw op het nummer 75, bij de ingang van het station, duiken bijvoorbeeld nog steeds onverwachte elementen op in de structuur van het gebouw die de neerwaartse belasting anders beïnvloeden dan aanvankelijk gedacht.

Tot slot kan de snelheid van de grondwaterstromen ter hoogte van de doorgang onder de tramlijn worden voorspeld op basis van theoretische berekeningen, wat het studiebureau ook heeft gedaan, maar zoiets moet gepaard gaan met metingen ter plaatse. Door de plaats waar de doorgang onder de tramlijn zich bevindt, namelijk op het kruispunt van de Jamarlaan met de Kleine Ring, is het echter moeilijk om daar dergelijke proeven uit te voeren.

au moment de l'étude, mais bien lors de la réalisation du chantier.

Mme Sofia Bennani a relevé qu'une congélation du sol, technique onéreuse et exigeant une étude très détaillée du sous-sol, avait été écartée. L'abandon de cette technique semble donc principalement justifiée par des considérations de coûts, plutôt que des difficultés purement techniques. Est-ce exact? Elle était pourtant prévue par GSS jusqu'en 2017. Par la suite, il a été choisi de remonter le tunnel, mais cela a créé deux problèmes majeurs: la collision avec les fondations et la gestion de la nappe phréatique.

Était-il techniquement possible de maintenir le tracé initial prévu par GSS, en évitant toute collision avec les fondations du Palais du Midi?

Mme Amélie Pans demande si les retards accumulés et la gabegie financière du projet sont dus à d'autres facteurs que des obstacles techniques. Y a-t-il eu des problèmes de coordination du chantier?

M. Stijn Bex est étonné que l'entrepreneur n'ait pas soulevé d'objections quant à la faisabilité du projet après sa première visite des caves du Palais du Midi, qui font à peine deux mètres de haut.

M. François-David Jonard répond que l'hypothèse du recours à une congélation regarde avant tout le bureau d'études, qui avait présenté cette option avant l'arrivée de la SM Toots. Celle-ci s'est basée sur un dossier d'adjudication finalisé, qui retenait le jet grouting. Quant au niveau de profondeur du tunnel, toutes les situations sont techniquement gérables mais ont nécessairement un coût. Il revient au bureau d'études d'optimiser le coût potentiel de l'infrastructure et de proposer la conception la plus intéressante.

La nappe phréatique se situe juste sous le niveau des fondations du Palais du Midi. La profondeur du tunnel n'y change donc pas grand-chose. Elle dépend aussi du tracé retenu et de la connexion avec les voies existantes.

M. Geert Versweyveld rappelle ensuite que le projet de métro 3 est complexe du point de vue du génie civil, dans un environnement urbain dense. Il faut, dans ce genre de projet toujours s'attendre à certaines imprévus, à moins d'appliquer une méthode chinoise, exproprier le quartier, démolir tout et construire à ciel ouvert.

C'est dans cette perspective qu'un type nouveau de contrat de construction a été développé, qu'on appelle

Het kruispunt had een tijdje afgesloten moeten worden, wat op het moment van de studie niet haalbaar was, maar wel tijdens de uitvoering van de werken.

Mevrouw Sofia Bennani merkt op dat de optie om grondbevriezing toe te passen, een dure techniek die een zeer nauwkeurig bodemonderzoek vereist, van tafel werd geveegd. Het feit dat men afzag van die techniek, lijkt dus vooral te wijten aan financiële overwegingen en niet zozeer aan louter technische moeilijkheden. Klopt dat? Nochtans had GSS die techniek tot 2017 in gedachten. Uiteindelijk besliste men om de tunnel hoger aan te leggen, maar die keuze bracht twee aanzienlijke problemen met zich mee. Men zou in dat geval op de funderingen stuiten. En wat moest men doen met de grondwaterlaag?

Was het technisch mogelijk om vast te houden aan het oorspronkelijke tracé dat GSS had vooropgesteld en tegelijk te vermijden dat men op de funderingen van het Zuidpaleis zou stuiten?

Mevrouw Amélie Pans vraagt of de achtereenvolgens opgelopen vertragingen en het financiële gebroddel rond het project te wijten zijn aan andere factoren dan technische belemmeringen. Zijn er problemen geweest met de coördinatie van de werken?

De heer Stijn Bex is verbaasd dat de aannemer na zijn eerste bezoek aan de kelders van het Zuidpaleis, die amper twee meter hoog zijn, geen bezwaren uitte over de haalbaarheid van het project.

De heer François-David Jonard antwoordt dat de eventuele mogelijkheid om gebruik te maken van grondbevriezing iets is waar vooral het studiebureau zich over moest buigen. Dat bureau had die optie al voorgelegd nog voordat de tijdelijke vennootschap Toots haar intrede deed in het verhaal. Zij baseerde zich op het definitieve aanbestedingsdossier, waarin voor jetgrouting was gekozen. Wat de diepte van de tunnel betreft, merkt hij op dat alles technisch haalbaar is, maar daar hangt sowieso een prijs aan vast. Het is aan het studiebureau om de mogelijke kosten van de infrastructuur te optimaliseren en het meest aantrekkelijke ontwerp naar voren te schuiven.

De grondwaterlaag ligt net onder het niveau van de funderingen van het Zuidpaleis. De diepte van de tunnel maakt dus weinig uit. Die hangt ook af van het gekozen tracé en van de aansluiting op de bestaande lijnen.

De heer Geert Versweyveld wijst er vervolgens op dat het Metro 3-project vanuit civieltechnisch oogpunt een complex project is, omdat het wordt uitgevoerd in een dichtbebouwd stedelijk gebied. Bij dergelijke projecten moet men steeds rekening houden met bepaalde onvoorziene omstandigheden, tenzij de Chinese methode wordt gehanteerd: de wijk onteigenen, alles slopen en in open lucht bouwen.

Vanuit dat oogpunt is er een nieuw soort bouwcontract ontwikkeld, dat de naam NEC4 draagt en gebaseerd

NEC4, fondé sur un partenariat entre les intervenants, c'est-à-dire le client, le bureau d'études et l'entrepreneur. Ces parties au contrat prennent part à la définition du projet dès sa genèse, selon leurs compétences propres. Ce type de contrat est à la base du chantier de l'Oosterweel à Anvers, qui est au moins aussi complexe que le projet de métro 3.

Les parties collaborent au projet dès sa phase initiale, en régie pour plus de flexibilité dans la réflexion. Lorsque le projet a pris forme, il s'agit ensuite de déterminer ensemble un prix-cible. Après cette étape, la construction débute et l'entrepreneur est payé au prix coûtant, par mètre cube, par heure prestée, avec le plafond du coût-cible. Lorsque le chantier reste en dessous du plafond, les bénéfices sont partagés, ce qui crée un incitant et aligne les intérêts.

Lorsqu'il y a par contre un dépassement du prix-cible, il y a également un partage du surcoût. Pour des grands projets de génie civil, c'est une formule intéressante parce qu'elle stimule un alignement des intérêts des différentes parties, ce qui facilite la réalisation du chantier.

L'orateur indique ensuite à M. Bex que le but principal d'une visite de terrain est de s'assurer des bonnes conditions de travail et de l'accessibilité des lieux, mais aussi de poser des questions formelles. À ce stade précoce, il n'est pas encore possible d'examiner la structure interne du bâtiment. Le travail de l'ingénieur est donc exécuté après ce type de visite.

Mme Clémentine Barzin souligne que la critique fondamentale de la Cour des comptes concerne la précipitation au commencement des travaux, dénoncée dans un courrier de GSS, alors que manquaient encore des informations et des analyses géotechniques.

M. Geert Versweyveld réplique que ce courrier se réfère aux activités de GSS et ne concerne donc pas directement la SM Toots, qui agit en vertu d'un contrat de type «build», basé sur un métré et décomposé en postes, payé ensuite en quantités présumées, exprimées en m³. Si les études évoluent ultérieurement, cela influence les quantités effectives, mais pas les quantités présumées. De toute façon, le cahier spécial des charges prévoyait une période de presque une année entre l'attribution du marché et le début des travaux, entre autres pour effectuer des études complémentaires. La SM Toots n'était donc pas dans la même position que GSS.

M. Alain Maron considère que la méconnaissance de la structure du palais du Midi mais aussi de la composition du sol est difficilement compréhensible. Quand le marché a été attribué à la SM Toots, ces zones d'incertitude n'avaient pas été levées par GSS. Or, personne n'a voulu

is op een samenwerkingsverband tussen de betrokken partijen, namelijk de klant, het studiebureau en de aannemer. Die contractpartijen nemen elk met hun eigen knowhow vanaf de ontstaansfase deel aan de uitwerking van het project. Dat soort contract vormt de basis voor het Oosterweelproject in Antwerpen, dat minstens even complex is als het Metro 3-project.

De partijen werken vanaf de beginfase in eigen beheer samen aan het project om meer denkvrijheid te hebben. Zodra het project vorm heeft gekregen, bestaat de volgende stap erin om samen een richtprijs te bepalen. Na die fase gaat de bouw van start en wordt de aannemer op basis van de maximale richtprijs betaald tegen kostprijs, per kubieke meter en per gepresteerd uur. Als de kostprijs van de werken onder het maximum blijft, worden de winsten verdeeld, wat een stimulans vormt en de belangen met elkaar verbindt.

Wanneer de richtprijs daarentegen wordt overschreden, worden de meerkosten eveneens verdeeld. Voor grote civieltechnische projecten is dat een interessante formule, omdat die de verschillende betrokken partijen ertoe aanzet hun belangen op elkaar af te stemmen, wat het gemakkelijker maakt om de werken uit te voeren.

De spreker legt de heer Bex vervolgens uit dat een plaatsbezoek vooral bedoeld is om zich te vergewissen van de goede werkomstandigheden en de toegankelijkheid van de locatie, maar ook om formele vragen te kunnen stellen. In dat vroege stadium is het nog niet mogelijk om de interne structuur van het gebouw te onderzoeken. De ingenieur kan dus pas aan de slag nadat een dergelijk bezoek heeft plaatsgehad.

Mevrouw Clémentine Barzin benadrukt dat het grootste punt van kritiek van het Rekenhof betrekking heeft op de overhaaste start van de werken, zoals ook GSS in een brief aan de kaak had gesteld, terwijl er nog informatie en geotechnische analyses ontbraken.

De heer Geert Versweyveld antwoordt dat die brief over de activiteiten van GSS gaat en dus niet rechtstreeks de tijdelijke vennootschap Toots aanbelangt. Die werkt op basis van een build-contract, dat steunt op een meetstaat en onderverdeeld is in verschillende posten. Zij wordt vervolgens betaald op basis van vermoedelijke hoeveelheden, uitgedrukt in m³. Als de studies later worden bijgestuurd, heeft dat invloed op de werkelijke hoeveelheden, maar niet op de vermoedelijke hoeveelheden. Hoe dan ook was in het bestek een periode van bijna een jaar vooropgesteld tussen de gunning van de opdracht en de start van de werken, onder meer om aanvullende studies te kunnen uitvoeren. De tijdelijke vennootschap Toots bevond zich dus niet in dezelfde positie als GSS.

De heer Alain Maron vindt het moeilijk te begrijpen dat men zo weinig afweet van de structuur van het Zuidpaleis, maar ook van de bodemsamenstelling. Toen de opdracht aan de tijdelijke vennootschap Toots werd gegund, had GSS daarover nog geen duidelijkheid verschaft. Niemand

voir cette incertitude et ce risque, d'un retard de 10 ans dans l'exécution et de 150 millions d'euros de surcoût. Comment la SM Toots n'a-t-elle pas fait valoir plus tôt ses craintes?

M. Geert Versweyveld répète qu'il ne faut pas juger du passé à partir de ce que l'on connaît actuellement et qu'il faut au contraire essayer de se placer dans la position des protagonistes au moment même. L'hétérogénéité du sol constatée par GSS n'était pas de nature à remettre en cause le fondement du projet. Les problèmes rencontrés durant l'exécution du chantier étaient vraiment imprévisibles.

M. François-David Jonard ajoute qu'un bureau d'études doit trouver un équilibre dans le nombre d'investigations préliminaires, sachant que celles-ci ont aussi pour effet de générer des nuisances, et pourraient nécessiter que les occupants vident les lieux. Demander de libérer le Palais du Midi pendant deux ans pour faire des sondages préparatoires n'aurait pas été accepté. De plus, les anomalies n'ont pas été détectées durant la phase des essais complémentaires, mais lors de la production.

Réunion du 24 mars 2026

2.3. Exposé de Philippe Close, bourgmestre de la Ville de Bruxelles

M. Philippe Close a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Je vais vous faire une courte introduction sur la vision que nous avons, à la Ville, concernant ce projet — si l'on peut encore parler simplement d'«événements» — afin de répondre le plus rapidement possible à vos questions, puisque nous sommes ici dans une commission qui connaît évidemment largement les tenants et aboutissants de ce dossier.

Permettez-moi d'abord de rappeler une évidence: Bruxelles est une ville en croissance. Vous le savez, notre Région a gagné plus de 200.000 habitants en vingt ans. Capitale nationale et européenne, elle fait face à des défis majeurs en matière de mobilité, de qualité de vie et de transition environnementale.

Dans ce contexte, le développement d'un réseau de transports publics performants, structurants et durables n'est évidemment pas un luxe, mais une nécessité. C'est précisément le rôle que joue la STIB qui, depuis des décennies, constitue l'épine dorsale de la mobilité bruxelloise. Le métro, en particulier, est un outil extrêmement efficace pour absorber des flux importants de voyageurs, tout en réduisant la pression sur l'espace public et en contribuant à la réduction des émissions de CO₂.

C'est pourquoi ce projet de ligne de métro 3 s'inscrit pleinement dans cette vision, une vision à laquelle nous

wilde die onzekerheid en dat risico evenwel onder ogen zien, wat geleid heeft tot tien jaar vertraging bij de uitvoering en 150 miljoen euro aan extra kosten. Waarom heeft de tijdelijke vennootschap Toots haar bezorgdheid niet eerder kenbaar gemaakt?

De heer Geert Versweyveld herhaalt dat men het verleden niet mag beoordelen op basis van de huidige kennis. We moeten proberen om ons in de plaats te stellen van de hoofdrolspelers op het moment zelf. De door GSS vastgestelde heterogeniteit van de bodem was niet van dien aard dat het project helemaal op losse schroeven kwam te staan. De problemen die zich tijdens de uitvoering van de werken voordeden, waren echt wel onvoorspelbaar.

De heer François-David Jonard voegt eraan toe dat een studie bureau een evenwichtig aantal vooronderzoeken moet zien te bepalen, want die zorgen ook voor hinder, zoals de verplichting voor de gebruikers van het gebouw om het pand te ontruimen. De vraag om het Zuidpaleis twee jaar lang vrij te maken om er voorbereidende bodemonderzoeken te kunnen uitvoeren zou niet zijn ingewilligd. Bovendien stuitte men niet tijdens de bijkomende proeven, maar pas in de productiefase op de anomalieën.

Vergadering van 24 maart 2026

2.3. Uiteenzetting van Philippe Close, burgemeester van de stad Brussel

De heer Philippe Close heeft voor de parlementsleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Ik zal u bij wijze van inleiding kort de visie van de stad Brussel op dit project en op alle gebeurtenissen daarrond toelichten om vervolgens zo snel mogelijk te kunnen overgaan tot het beantwoorden van uw vragen. We bevinden ons hier immers in een commissie die dit dossier van binnen en van buiten kent.

Ik verkondig niets nieuws wanneer ik zeg dat Brussel een stad is die groeit. Zoals u weet, zijn er in ons gewest in twintig jaar tijd meer dan 200.000 inwoners bijgekomen. Als hoofdstad van ons land en van Europa staat het voor enkele grote uitdagingen op het vlak van mobiliteit, leefkwaliteit en ecologische transitie.

De ontwikkeling van een duurzaam en hoogwaardig openbaarvervoersnet is in die context geen luxe, maar een noodzaak. Die rol is weggelegd voor de MIVB, die al jarenlang een spilfunctie vervult voor de Brusselse mobiliteit. De metro is een bijzonder doeltreffend vervoermiddel om grote reizigersstromen te verwerken, maar ook om de druk op de openbare ruimte te verminderen en de uitstoot van CO₂ te helpen verlagen.

Dat is de visie waarop de plannen voor metrolijn 3 berusten. Een visie waar de stad Brussel overigens volledig

avons d'ailleurs souscrit au niveau de la Ville de Bruxelles. Cette ambition de relier le nord au sud de Bruxelles de manière rapide, fiable et capacitaire, tout en transformant en profondeur des quartiers aujourd'hui fortement congestionnés, est un projet qui allie à la fois mobilité, aménagement du territoire et rénovation urbaine.

Mais je tiens aussi à être très clair: si ce projet est indispensable à long terme, il représente, à court et moyen termes, un défi considérable pour les habitants, les commerçants et les usagers des quartiers concernés. Le chantier de la station Toots Thielemans, en particulier, est d'une complexité exceptionnelle — ce n'est pas à vous que je vais l'apprendre — tant par sa durée que par son ampleur technique, avec toutes les infrastructures qu'il faut mettre en place, et notamment ce fameux passage sous le Palais du Midi.

Face à cette réalité, la Ville de Bruxelles n'a jamais adopté une posture passive. Dès le début, nous avons demandé à être informés et associés au projet. Nous avons également été loyaux vis-à-vis des différents accords régionaux conclus sur ce dossier, en ne voulant pas constituer un facteur bloquant. Mais il est vrai que nous nous rendions compte — et les habitants également, il faut toujours le rappeler — que, malgré une démarche initialement extrêmement positive, des inquiétudes existaient face à la complexité du chantier.

Dès 2019, et il faut reconnaître et remercier la Région sur ce point, celle-ci a conclu un pacte avec les communes visant à encadrer le chantier, à limiter ses impacts et également à prévoir des indemnisations pour les personnes qui résident ou commercent dans ce quartier.

Ces accords ont aujourd'hui été renforcés par une nouvelle convention qui tire les enseignements du terrain et adapte les mesures aux évolutions techniques du projet.

Notre priorité, au niveau des autorités locales, est triple.

Premièrement, protéger autant que possible la vie quotidienne des riverains. Cela passe par un suivi très concret des nuisances: bruit, poussière, accessibilité, mais aussi par la mise en place de dispositifs d'écoute et de médiation. L'ombudsman du chantier, les facilitateurs et les équipes de terrain jouent ici un rôle essentiel pour maintenir un lien permanent avec le quartier. Les communes sont d'ailleurs en contact constant avec les différentes associations que vous allez voir et entendre, non seulement sur ce chantier, mais aussi sur de nombreux défis qui concernent principalement le quartier Stalingrad et Lemonnier.

achter staat. De ambitie om een snelle en betrouwbare verbinding met een hoge capaciteit tussen het noorden en het zuiden van Brussel tot stand te brengen, en tegelijk een aantal wijken die vandaag gebukt gaan onder een grote verkeersdruk, grondig aan te pakken, steunt op een benadering die mobiliteit combineert met ruimtelijke ordening en stadsvernieuwing.

Ik wil echter ook één ding heel duidelijk stellen. Dit project is onontbeerlijk op lange termijn, maar op korte en middellange termijn brengt het aanzienlijke uitdagingen mee voor de omwonenden, handelaars en bezoekers van de betrokken wijken. Vooral de werken voor de bouw van het station Toots Thielemans zijn van een uitzonderlijke complexiteit. Dat komt zowel door de duur en de techniciteit van de werken als door de noodzaak om allerlei infrastructuur te plaatsen, met onder meer de befaamde doorgang onder het Zuidpaleis. Daarmee vertel ik u niets nieuws.

De stad Brussel is nooit passief aan de zijlijn blijven staan. Van bij het begin hebben we gevraagd om op de hoogte te worden gehouden van en betrokken te worden bij het project. We zijn ook altijd trouw de verschillende afspraken blijven nakomen die we over dit dossier met het gewest hebben gemaakt. We wilden namelijk geen stoorzender zijn. Mettertijd zijn wij, maar wat minstens even belangrijk is, ook de omwonenden echter gaan beseffen dat er ondanks de bijzonder goede start bezorgdheid begon te rijzen over de complexiteit van de werken.

Begin 2019 heeft het gewest met de gemeenten een pact gesloten om de werken in goede banen te leiden, de hinder ervan te beperken en te voorzien in schadevergoedingen voor de bewoners en handelaars in de wijk. Daar zijn we het gewest erkentelijk en dankbaar voor.

Die afspraken werden inmiddels uitgebreid met een nieuwe overeenkomst waarin bepaalde lessen uit de praktijk zijn getrokken en waarin de eerder getroffen maatregelen werden aangepast in het licht van het technische verloop van het project.

Als lokale overheid streven wij drie prioriteiten na.

Ten eerste willen wij het dagelijkse leven van de buurtbewoners zoveel mogelijk beschermen. Daarbij gaan we zeer concreet na welke overlast zich voordoet. Die neemt allerlei vormen aan, gaande van geluidshinder over de verspreiding van stof tot een moeilijke bereikbaarheid. Daarnaast werden ook initiatieven genomen om naar de mensen te luisteren en te bemiddelen. De ombudsman van de bouwplaats, de bemiddelaars en de teams op het terrein spelen in dat verband een belangrijke rol om voortdurend de vinger aan de pols te houden in de wijk. De gemeenten staan overigens voortdurend in contact met de verschillende verenigingen die u nog zult ontmoeten en spreken. Zij bespreken niet alleen de werken, maar ook de vele uitdagingen die zich stellen, vooral in de wijk rond de Stalingrad- en de Lemonnierlaan.

Deuxièmement, soutenir activement les commerçants. Nous savons que certains d'entre eux subissent de plein fouet les conséquences du chantier. Il est d'ailleurs intéressant de constater à quel point ce quartier tient encore debout. Je ne suis pas certain que tous les quartiers de Bruxelles auraient résisté aussi longtemps face à une telle situation. Il faut souligner le dynamisme des commerces de ce quartier, qui parviennent à se maintenir malgré les difficultés urbaines rencontrées.

C'est pourquoi nous avons élargi de manière significative les mécanismes d'indemnisation, simplifié les conditions d'accès et renforcé l'accompagnement individuel, notamment — je tiens à le souligner — grâce à une très bonne collaboration avec hub.brussels.

Au-delà des aides financières, nous avons également investi dans la promotion des commerces, l'animation du quartier et le maintien de son attractivité. Vous voyez notamment tout ce qui a été mis en place pendant les fêtes de fin d'année. Cela faisait longtemps que le quartier le demandait afin d'attirer une partie du public des Plaisirs d'Hiver vers le quartier Lemonnier–Stalingrad.

À cela s'est ajouté un dispositif exceptionnel comprenant notamment une exonération des loyers pour les commerçants du palais du Midi pendant cinq ans, dont trois ans pris en charge par la Régie foncière de la Ville, ainsi qu'un mécanisme d'indemnisation couvrant à la fois la rupture de bail et la perte commerciale.

Si vous avez des questions sur les montants ou les indemnisations versées, je pourrai évidemment vous communiquer l'ensemble des chiffres. L'objectif a été de mettre en place un cadre aussi large et adapté que possible aux réalités du terrain, en tenant compte de situations souvent très différentes et parfois critiques.

Nous sommes conscients que, malgré ces efforts importants, ces mesures ne compensent jamais totalement l'impact vécu par les commerçants. Mais elles traduisent une volonté claire des pouvoirs publics d'apporter un soutien concret, significatif et aussi juste que possible.

Troisièmement, préparer l'avenir. Car oui, ce chantier, aussi difficile soit-il, doit déboucher sur une amélioration durable du cadre de vie. Cela implique de penser dès aujourd'hui le réaménagement de l'espace public, construit avec les commerçants et les riverains en 2020, puisqu'un permis d'urbanisme a été délivré concernant le réaménagement de l'avenue de Stalingrad, la redynamisation économique et l'identité future de ces quartiers, en concertation avec les habitants et les acteurs locaux.

Ten tweede streeft de stad ernaar de handelaars actief te ondersteunen. Zoals we weten, worden sommigen onder hen keihard getroffen door de gevolgen van de werken. Het is overigens interessant om vast te stellen hoe de wijk erin slaagt het hoofd boven water te houden. Ik weet niet zeker of andere wijken in Brussel het in een soortgelijke situatie zo lang zouden hebben volgehouden. We kunnen niet heen om de dynamiek van de handelszaken, die ondanks de problemen waarmee ze in hun stedelijke omgeving te maken krijgen, overeind blijven.

Daarom hebben wij de vergoedingsmechanismen aanzienlijk uitgebreid, de voorwaarden om daarvoor in aanmerking te komen vereenvoudigd en de individuele begeleiding versterkt. Ik wil benadrukken dat dat vooral mogelijk was dankzij een zeer goede samenwerking met hub.brussels.

We hebben niet alleen financiële steun geboden, maar ook geïnvesteerd om de handelszaken te promoten, leven te brengen in de wijk en haar aantrekkelijk te houden. Kijk maar naar wat er allemaal gedaan is tijdens de eindejaarsfeesten. De wijk was er al lang vragende partij voor om een deel van de bezoekers van Winterpret naar de wijk rond de Lemonnier- en de Stalingradlaan te laten komen.

Daarnaast heeft de stad een uitzonderlijke maatregel genomen om de handelaars in het Zuidpaleis gedurende vijf jaar vrij te stellen van het betalen van huur. De Grondregie van de stad zal die drie jaar lang voor haar rekening nemen. Ook heeft zij een regeling ingevoerd om de verbreking van huurovereenkomsten en het omzetverlies van de handelszaken te vergoeden.

Indien u vragen hebt over de uitgekeerde bedragen of schadevergoedingen, kan ik u uiteraard alle cijfers bezorgen. We hebben ernaar gestreefd een zo ruim mogelijke aanpak uit te werken die zo goed mogelijk afgestemd is op de dagelijkse realiteit en rekening houdt met vaak zeer verschillende en soms kritieke situaties.

We zijn ons ervan bewust dat we ondanks de grote inspanningen met die maatregelen de volledige impact voor de handelaars nooit volledig zullen kunnen opvangen. Als overheid geven we daarmee echter wel duidelijk blijk van ons streven om concrete, betekenisvolle en zo rechtvaardig mogelijke ondersteuning te bieden.

Ten derde wil de stad ook de toekomst voorbereiden. De werken, hoe moeilijk ze ook zijn, moeten uiteindelijk immers wel leiden tot een blijvende verbetering van de leefomgeving. Dat betekent dat we nu al moeten nadenken over de herinrichting van de openbare ruimte, die in 2020 in samenspraak met de handelaars en buurtbewoners werd aangelegd. Er is namelijk een stedenbouwkundige vergunning uitgereikt voor de heraanleg van de Stalingradlaan. Daarnaast moeten we in overleg met de bewoners en de lokale spelers ook nadenken over manieren om de economie aan te zwengelen en over de toekomstige identiteit van de betrokken wijken.

Nous n'avons toutefois pas encore lancé la réflexion sur l'avenir du palais du Midi, puisqu'il n'existe pas encore de certitude complète concernant la sécurisation du site. Vous êtes bien placés pour savoir que le premier permis a été annulé, dans le cadre d'une procédure prévue par l'accord de gouvernement.

Nous ne voulons donc pas lancer une réflexion globale sur le palais tant que nous n'avons pas de certitude sur le démarrage effectif des travaux ni sur leur calendrier.

Je veux également souligner l'importance de la coordination entre les différents niveaux de pouvoir. Une collaboration étroite a pu être développée entre la Région, la Ville, la commune de Saint-Gilles, les opérateurs publics et les acteurs de terrain. Cette coordination existe et fonctionne, même si elle doit être continuellement renforcée et adaptée.

Enfin, je souhaite insister sur un point fondamental avant de vous laisser rapidement la parole: la légitimité d'un tel projet repose aussi sur sa capacité à embarquer la population. Et je le répète: au début du projet — même s'il existe aujourd'hui un certain découragement — les habitants et les commerçants étaient favorables au projet.

Il faut le dire, car ce n'est pas toujours le cas lorsqu'on développe un projet de transport en commun. Je l'ai notamment constaté avec le tram 10, où il a fallu beaucoup de temps pour convaincre les riverains. Une fois le tram mis en service, cela est devenu beaucoup plus simple, mais il a fallu six années de discussions et de débats parfois très profonds pour parvenir à son implantation.

Ici, évidemment, un certain doute s'est installé dans le quartier, et c'est aussi notre rôle de convaincre les habitants que nous allons pouvoir avancer. Cela suppose de la transparence — ce qui est précisément le rôle de votre commission — de l'écoute, et parfois aussi la capacité de reconnaître les difficultés et d'y répondre concrètement.

Il ne faut certainement pas minimiser l'impact du chantier. Il est énorme. Et je le dis: ce quartier fait preuve d'une résilience remarquable. Il tient toujours debout, il reste fortement fréquenté par de nombreuses personnes et familles, et il conserve une dynamique très importante. C'est un quartier extrêmement vivant malgré la pression exercée sur lui.

Cette ligne 3 constitue évidemment un investissement pour les générations futures. Elle transformera durablement Bruxelles, mais elle doit se réaliser en tenant compte de celles et ceux qui vivent, travaillent ou fréquentent ce quartier de Stalingrad-Lemonnier, qui est extrêmement fréquenté, comme je l'ai rappelé.

Over de toekomst van het Zuidpaleis hebben we echter nog geen denkoefening opgestart, omdat het nog niet volledig zeker is of het gebouw kan worden veiliggesteld. U bent goed geplaatst om te weten dat de eerste vergunning naar aanleiding van een in het regeerakkoord vooropgestelde procedure werd vernietigd.

We willen dan ook geen algemene denkoefening over het Zuidpaleis opstarten, zolang we geen zekerheid hebben over de effectieve opstart en de planning van de werken.

Voorts wil ik ook het belang van de coördinatie tussen de verschillende bestuursniveaus benadrukken. Het gewest, de stad, de gemeente Sint-Gillis, de openbare instanties en de spelers in de wijk zijn nauw gaan samenwerken. Er is dus wel degelijk een coördinatiesysteem dat werkt, al is het uiteraard wel nodig om dat voortdurend te versterken en bij te sturen.

Tot slot wil ik graag nog de nadruk leggen op een fundamenteel gegeven, waarna ik u snel aan het woord zal laten: de legitimiteit van een dergelijk project hangt ook af van de mate waarin men erin slaagt om de bevolking mee aan boord te krijgen. Ik herhaal dat de buurtbewoners en handelaars, ondanks een zekere moedeloosheid die we vandaag vaststellen, in het begin voorstander waren van het project.

Dat dient te worden onderstreept, want dat is bij de ontwikkeling van een openbaarvervoersproject niet altijd het geval. Dat heb ik gemerkt bij de aanleg van tramlijn 10. Toen heeft het lang geduurd om de omwonenden te overtuigen. Zodra de tram in gebruik werd genomen, werd dat een stuk makkelijker, maar daar zijn wel zes jaar van besprekingen en soms zeer wijdlappende debatten aan voorafgegaan.

Vanzelfsprekend is over het project dat we hier vandaag bespreken, een zekere twijfel gerezen in de wijk. Het is ook onze taak om de buurtbewoners ervan te overtuigen dat we de zaken vooruit kunnen laten gaan. Dat vergt transparantie, waar uw commissie mee voor moet helpen zorgen, luisterbereidheid en soms ook het vermogen om de problemen te onderkennen en er concrete oplossingen voor aan te reiken.

We mogen de impact van de werken zeker niet minimaliseren. Die is enorm. Zoals ik eerder al zei, geeft deze wijk blijk van een opmerkelijke weerbaarheid. Ze houdt zich overeind, er gaan nog altijd heel wat mensen en gezinnen naartoe en er heerst nog steeds een zeer grote dynamiek. Ondanks de druk waar ze onder staat, bruist de wijk van het leven.

Metrolijn 3 is uiteraard een investering voor de toekomstige generaties. Zij zal Brussel voor altijd veranderen, maar bij de aanleg ervan moet rekening worden gehouden met iedereen die in de Stalingrad- en Lemonnierwijk woont, werkt of op bezoek komt, en bezoekers, die komen er in groten getale, zoals ik eerder al zei.

C'est tout le sens de l'action que nous tentons de mener en collaboration avec la Région. Et je tiens aussi à le dire: il existe suffisamment de dossiers sur lesquels on a parfois l'impression que la collaboration n'existe pas, mais ici, nous avons réellement voulu avancer main dans la main avec les autorités régionales, que ce soit la STIB ou les gouvernements successifs, afin de concilier ambition et responsabilité.

Voilà, Mme la Présidente, la courte introduction que je souhaitais faire avant de répondre, évidemment, aux questions des parlementaires.»

2.4. Échange de vues

M. Alain Maron souhaite d'abord comprendre pourquoi l'accès aux caves du palais du Midi a été si compliqué alors que la ville est propriétaire du bâtiment. Lors de la visite du site, la commission a entendu que les caves n'avaient pas pu être investiguées suffisamment tôt. Il demande également quand et par qui la Ville a été informée que la démolition du palais du Midi constituait finalement la seule option technique envisageable pour poursuivre le chantier. Quelles est la chronologie des événements ayant conduit à cette conclusion?

En outre, pourquoi la ville n'a-t-elle pas exigé une contre-expertise complète des études avant le lancement des travaux, compte tenu des risques importants encourus? Il souhaite également connaître l'évaluation actuelle de l'impact du chantier sur la cohésion sociale du quartier, sur les activités sportives et économiques qui se tenaient dans le palais, ainsi que le coût total de l'opération pour la ville et les montants de compensation accordés par la Région. Enfin, quels sont les projets de la ville pour l'avenir du site?

M. Philippe Close répond qu'il y avait eu en 2016 un débat au collège communal sur le tracé du métro et sur la possibilité d'éviter le passage sous le palais du Midi. À un moment donné une décision politique est prise en faveur du tracé actuellement en construction.

Concernant l'accès aux caves, il indique qu'il n'a pas souvenir d'un blocage par la Ville de l'accès au bâtiment.

Il explique ensuite avoir été informé des difficultés techniques lors d'échanges réguliers avec la ministre Elke Van den Brandt dans le cadre d'autres dossiers de mobilité, notamment le tram 10. Elle l'a appelé pour lui annoncer qu'un problème majeur est apparu sur le chantier du métro 3. Lors d'une réunion à son cabinet en présence de la STIB, il lui fut expliqué que le *jet grouting* ne fonctionne pas et que le béton ne prend pas correctement.

Vanuit die invalshoek trachten wij samen te werken met het gewest. Ik wil graag nog even het volgende benadrukken. Er zijn genoeg dossiers aan te halen die soms de indruk wekken dat er een gebrek aan samenwerking is. In dit specifieke geval hebben we er echter daadwerkelijk naar gestreefd om de handen in elkaar te slaan met de gewestelijke instanties, gaande van de MIVB tot de achtereenvolgende regeringen, om ambitie te kunnen verzoenen met verantwoordelijkheidszin.

Tot zover de korte inleiding die ik wenste te geven alvorens uiteraard de vragen van de parlementsleden te beantwoorden.”.

2.4. Gedachtewisseling

De heer Alain Maron wil eerst en vooral weten waarom het zo moeilijk was om toegang te krijgen tot de kelders van het Zuidpaleis, terwijl de stad eigenaar is van het gebouw. Tijdens het bezoek aan de bouwplaats kregen de commissieleden te horen dat de kelders niet vroeg genoeg konden worden onderzocht. Hij vraagt ook wanneer en door wie de stad Brussel ervan op de hoogte werd gebracht dat de enige mogelijke technische optie om de werken te kunnen voortzetten er uiteindelijk in zou bestaan het Zuidpaleis af te breken. Wat is de chronologie van de gebeurtenissen die tot die conclusie hebben geleid?

Waarom heeft de stad geen volledige tegenexpertise van de studies gevraagd, voordat de werken van start gingen, omdat er toch wel grote risico's aan verbonden waren? Voorts wil hij weten hoe de impact van de werken op de sociale cohesie van de wijk en op de vroegere sportactiviteiten en de economische bedrijvigheid in het Zuidpaleis vandaag wordt ingeschat, en hoe er gekeken wordt naar het totale kostenplaatje van het project voor de stad en de door het gewest toegekende compensatiebedragen. Welke toekomstplannen heeft de stad tot slot voor dat gebouw?

De heer Philippe Close antwoordt dat er in 2016 in het gemeentecollege een debat plaatsvond over het tracé van de metro en de mogelijkheid om de doorgang onder het Zuidpaleis te vermijden. Op een bepaald moment werd de politieke beslissing genomen om te opteren voor het tracé dat momenteel in aanleg is.

Voorts zegt hij zich niet te herinneren dat de stad ooit de toegang tot de kelders van het gebouw heeft geweigerd.

Vervolgens legt hij uit dat hij tijdens gesprekken met minister Elke Van den Brandt over andere mobiliteitsdossiers, zoals tramlijn 10, op de hoogte werd gebracht van de technische moeilijkheden. Zij belde hem om hem te laten weten dat er een enorm probleem was opgedoken tijdens de werken voor de aanleg van metrolijn 3. Tijdens een vergadering op zijn kabinet, waarop ook de MIVB aanwezig was, werd hem uitgelegd dat de *jetgroutingtechniek* niet werkte en dat het beton niet hechtte zoals het moest.

Les ingénieurs de la STIB proposent alors de recourir aux mêmes techniques que celles utilisées avec succès avant et après le palais. La réaction politique consiste alors à déterminer s'il faut entrer dans un conflit avec la Région ou continuer à travailler ensemble afin de trouver des solutions. La Région rassure alors rapidement la ville concernant la relocalisation des activités présentes dans le palais du Midi.

Il distingue trois grands ensembles concernés: l'école Francisco Ferrer, les clubs sportifs et les commerces. Concernant l'école, une solution rapide est trouvée avec l'acquisition du bâtiment Waterside.

S'agissant des clubs sportifs, la situation a été plus complexe un important travail de relocalisation a été mené avec d'autres établissements scolaires disposant de salles de sport. Il manque d'ailleurs encore un dojo adapté pour certaines disciplines de combat.

Il annonce également que la grande salle sera rouverte temporairement au mois de juin, le temps que les procédures administratives en cours aboutissent. Cette réouverture ne concernera toutefois que la grande salle afin d'éviter de perturber l'ensemble des relocalisations déjà mises en place.

De surcroît un projet régional prévoit la construction d'une nouvelle infrastructure sportive importante sur le site Vander Putten, entre Bruxelles et Molenbeek, afin de pouvoir accueillir durablement les clubs concernés. La répartition du financement total de cette infrastructure, entre la Ville et la Région, n'est pas encore arrêtée.

Concernant les commerçants, une collaboration étroite a été mise en place avec hub.brussels et le cabinet de Barbara Trachte afin d'organiser leur indemnisation. Les indemnités versées comportaient deux volets: une indemnité de rupture correspondant à trois années de loyer, accompagnée d'une compensation pour le précompte immobilier, ainsi qu'une indemnité calculée sur la base du chiffre d'affaires. Cette dernière était fixée par arrêté du Gouvernement régional et gérée par hub.brussels.

Sur l'avenir du site, Philippe Close se montre prudent. Il estime prématuré de lancer une vaste concertation citoyenne alors que l'avenir juridique et administratif du chantier reste incertain. Il considère néanmoins qu'il devrait rester un équipement public, conformément à son affectation historique.

Mme Amélie Pans revient sur l'acquisition du bâtiment destiné à accueillir l'école Francisco Ferrer et demande qui en est désormais propriétaire.

Elle évoque ensuite un courrier daté du 19 décembre 2016 adressé par le bourgmestre de l'époque, Yvan Mayeur, au ministre Pascal Smet. Ce courrier alertait déjà sur le caractère pharaonique du chantier et sur le risque

De ingénieurs van de MIVB stelden daarop voor om de technieken te gebruiken die voor en na de werken onder het Zuidpaleis al met succes waren toegepast. In dat geval zijn er twee politieke reacties mogelijk: ofwel treedt men in conflict met het gewest, ofwel blijft men samen zoeken naar oplossingen. De stad kreeg van het gewest snel de geruststelling dat de activiteiten in het Zuidpaleis elders zouden kunnen worden ondergebracht.

Hij onderscheidt drie groepen: de school Francisco Ferrer, de sportclubs en de handelszaken. Voor de school werd snel een oplossing gevonden door het gebouw Waterside aan te kopen.

Voor de sportclubs was de situatie iets ingewikkelder. Heel wat clubs konden terecht in scholen met een sportzaal. Er wordt overigens nog gezocht naar een aangepaste dojo die geschikt is voor het beoefenen van bepaalde gevechtssporten.

Hij kondigt ook aan dat de grote zaal in juni tijdelijk opnieuw zal worden geopend. Dat moet de nodige tijd bieden om de lopende administratieve procedures af te ronden. Alleen de grote zaal zal opnieuw opengaan om de reeds opgestarte verhuizingen niet in de war te sturen.

Voorts plant het gewest de bouw van een nieuwe grote sportvoorziening in het Vander Puttenstadion, tussen Brussel en Molenbeek, waar de clubs in kwestie blijvend onderdak zouden kunnen krijgen. Er is nog niet bepaald hoe de stad en het gewest de financiering van die infrastructuur onder elkaar zullen verdelen.

Voorts werd nauw samengewerkt met hub.brussels en het kabinet van Barbara Trachte om de handelaars te vergoeden. De uitgekeerde vergoedingen omvatten twee delen: een verbrekingsvergoeding die overeenstemde met drie jaar huur, met daarbovenop een compensatie voor de onroerende voorheffing, en een vergoeding berekend op basis van de omzet. Laatstgenoemde vergoeding werd vastgesteld bij regeringsbesluit en beheerd door hub.brussels.

Over de toekomst van het gebouw blijft Philippe Close voorzichtig. Hij vindt het nog te vroeg om grootschalig burgeroverleg op te starten, aangezien we nog geen juridische en administratieve zekerheid hebben over het verdere verloop van de werken. Volgens hem moet het gebouw conform zijn historische bestemming echter blijven fungeren als openbare voorziening.

Mevrouw Amélie Pans gaat in op de aankoop van het gebouw waar de school Francisco Ferrer is gevestigd. Zij vraagt wie nu eigenaar is van dat gebouw.

Vervolgens verwijst zij naar een brief van 19 december 2016 die de toenmalige burgemeester, Yvan Mayeur, richtte aan minister Pascal Smet. In die brief werd al gewaarschuwd voor de megalomane omvang van de

de défiguration durable du quartier Stalingrad. Comment la Région et la STIB y ont répondu?

Quelle est, en outre, la capacité réelle de la ville à influencer les méthodes de construction et l'organisation du chantier? Le bourgmestre est-il d'avis que le tracé sous le palais du Midi visait en réalité à éviter des expropriations qu'un autre tracé aurait rendu nécessaire?

M. Philippe Close confirme l'existence du courrier de 2016. Le collège communal est alors fortement préoccupé par les conséquences du chantier sur un quartier dans lequel la ville avait déjà investi massivement, notamment avec la création de la Rambla et le réaménagement du boulevard Stalingrad. Il reconnaît que le fait que le palais du Midi appartienne à la ville a effectivement facilité le choix du tracé, puisqu'il était plus simple de négocier avec un autre pouvoir public qu'avec une multitude de propriétaires privés.

Il insiste toutefois sur le fait que l'élément déterminant restait, selon les ingénieurs, la nécessité d'implanter à cet endroit la station Toots Thielemans, considérée comme le grand échangeur du futur réseau. La Ville a proposé d'autres options, notamment le passage par l'avenue Fonsny, mais que les ingénieurs ont démontré que la logique du réseau imposait le choix retenu.

Il explique que la ville a choisi de rester loyale vis-à-vis du projet régional et de ne pas devenir un facteur de blocage. Selon lui, les besoins de mobilité des communes du nord de Bruxelles, notamment Schaerbeek et Evere, justifiaient également ce projet.

M. Stijn Bex demande à l'intervenant, en tant que bourgmestre de la principale commune bruxelloise, quelle vision il a d'une meilleure collaboration entre les communes et les maîtres d'ouvrage, afin que les besoins locaux soient intégrés plus tôt et que les projets ne génèrent pas, à un stade avancé, des coûts supplémentaires évitables.

M. Philippe Close estime donc qu'il n'est pas évident de dire comment améliorer cette collaboration institutionnelle. Bruxelles est une petite Région avec beaucoup d'institutions, beaucoup de communes, Beliris, différentes commissions et de nombreux niveaux de responsabilité. Le bon fonctionnement dépend aussi de la bonne volonté des acteurs publics. Dans ce dossier, le problème se situe peut-être davantage dans l'évaluation des risques, dans la capacité à savoir ce qui était réellement faisable et dans l'anticipation des conséquences.

Il est toujours plus facile de refaire l'histoire après coup, mais il se dit tout de même surpris qu'un nombre important d'acteurs disposant d'informations techniques

travailler et le risque que le quartier Stalingrad soit durablement défiguré par les travaux. Qu'en ont pensé la Région et la STIB? Ont-ils répondu?

Welke invloed heeft de stad daadwerkelijk gehad op de bouwmethode en de organisatie van de werken? Is de burgemeester het er mee eens dat het tracé onder het Zuidpaleis eigenlijk gekozen was om niet te moeten overgaan tot de onteigeningen die op een ander tracé noodzakelijk zouden zijn geweest?

De heer Philippe Close bevestigt het bestaan van de brief uit 2016. Het gemeentecollege maakte zich toen grote zorgen over de gevolgen van de werken voor een wijk waarin de stad reeds aanzienlijk had geïnvesteerd door onder meer de Rambla te laten aanleggen en de Stalingradlaan herin te richten. Hij erkent dat het feit dat het Zuidpaleis eigendom is van de stad, de tracékeuze gemakkelijker heeft gemaakt. Het was namelijk eenvoudiger om te gaan onderhandelen met een andere overheid dan met een groot aantal particuliere eigenaars.

Het doorslaggevende argument was echter dat de ingenieurs het nodig vonden om op die plaats het station Toots Thielemans te kunnen bouwen, dat zij beschouwden als het centrale knooppunt van het toekomstige net. De stad heeft nog enkele andere mogelijkheden voorgesteld, zoals een doorgang onder de Fonsnylaan, maar de ingenieurs toonden aan dat het vanuit de ontwerplogica achter het vervoersnet nodig was om bij de gemaakte keuze te blijven.

Hij legt uit dat de stad ervoor koos om loyaal te blijven aan het project van het gewest en geen stoorzender wilde zijn. Volgens hem was het project ook gerechtvaardigd door de mobiliteitsbehoeften in de noordelijke gemeenten van Brussel, met name Schaerbeek en Evere.

De heer Stijn Bex vraagt de spreker, als burgemeester van de grootste Brusselse gemeente, hoe volgens hem de gemeenten en de bouwheren beter met elkaar zouden kunnen samenwerken, zodat in een zo vroeg mogelijk stadium rekening kan worden gehouden met de lokale behoeften en kan worden vermeden dat de projecten later vermijdbare bijkomende kosten doen ontstaan.

De heer Philippe Close vindt het niet vanzelfsprekend om uit te leggen hoe de institutionele samenwerking zou kunnen worden verbeterd. Brussel is een klein gewest met veel instellingen, verschillende gemeenten, Beliris, allerlei commissies en een groot aantal verantwoordelijke niveaus. Of alles goed verloopt, hangt ook af van de goede wil van de publieke stakeholders. De problemen in dit dossier hangen veeleer samen met de risicobeoordeling, de mate waarin men de werkelijke uitvoerbaarheid van het project heeft weten in te schatten en de wijze waarop op de gevolgen werd geanticipeerd.

Het is altijd gemakkelijk om achteraf te zeggen wat anders had gemoeten, maar toch verrast het hem dat een groot aantal betrokken partijen die beschikten over

n'ait pas identifié plus clairement le risque majeur lié au palais du Midi. Le fait que grandes entreprises comme Jan De Nul ou Besix n'aient pas, dès le départ, indiqué qu'elles n'étaient pas certaines que le métro 3 puisse être réalisé avec la méthode envisagée est étonnant à ses yeux.

Il ajoute qu'il n'existe plus, dans les institutions publiques, les mêmes corps techniques internes qu'autrefois pour suivre directement ce type de chantier. Les pouvoirs publics font aujourd'hui largement confiance aux sociétés et entreprises chargées des travaux. Pour l'avenir, il faudra donc mieux définir les objectifs du chantier, son résultat attendu et les garanties données aux habitants et aux commerçants.

M. Jamal Ikazban se demande si la Ville de Bruxelles n'a pas finalement été victime d'avoir joué le jeu de l'intérêt régional. Les désagréments ont été subis en première ligne par la ville, de même que le coût politique et une partie du coût financier.

Il demande ensuite combien de temps a été perdu, notamment en raison des procédures et des recours, pour pouvoir réparer le quartier, résorber la balafre du chantier et retrouver un cadre de vie agréable pour les habitants, les usagers et les commerçants.

M. Philippe Close estime que Jamal Ikazban résume bien l'un des problèmes majeurs de la Région. Ce qui tue Bruxelles, ce sont les recours et l'incapacité à tenir les délais. Les habitants ne croient donc plus les responsables politiques lorsqu'ils annoncent des calendriers.

Pour le palais du Midi, la position de la ville est claire: les 150 mètres restants doivent être réalisés le plus vite possible. Une partie de l'avenue Stalingrad pourra être réaménagée dans les prochaines années, ce qui améliorera déjà la situation. Mais tout ce qui se trouve devant le palais ne peut pas être refait tant que les travaux se poursuivent.

La Région aurait peut-être intérêt à investir dans ses propres capacités d'expertise technique afin de pouvoir challenger les bureaux d'études en vue de ne pas se retrouver dans une situation où tout le monde donne l'impression de découvrir les problèmes en cours de route.

Beaucoup d'études ont tout de même été réalisées et que beaucoup d'argent a été dépensé pour celles-ci. Ces études ont conclu que le projet pouvait être réalisé. Des entreprises ont soumissionné en affirmant qu'elles pouvaient faire le travail. Le problème, aujourd'hui, est que la solution retenue n'était manifestement pas la bonne.

M. Oliver Rittweger de Moor cite un arrêté du collège du 10 avril 2025 par lequel la ville rend un avis favorable à la démolition du palais du Midi, mais sous conditions.

technische informatie, niet duidelijker hebben gewezen op het enorme risico ter hoogte van het Zuidpaleis. Hij vindt het verbazend dat grote bedrijven als Jan De Nul en Besix niet van meet af aan hebben aangegeven dat ze er niet zeker van waren dat metrolijn 3 op basis van de vooropgestelde methode zou kunnen worden verwezenlijkt.

Bovendien hebben de overheidsinstellingen niet meer dezelfde technici in huis als vroeger om dit soort werken van nabij op te volgen. De overheid stelt vandaag een groot vertrouwen in de bedrijven en aannemers die zij onder de arm neemt om werken uit te voeren. In de toekomst zal het er dus op aankomen om het doel en het verwachte resultaat van de werken, maar ook de te verstrekken garanties voor de buurtbewoners en handelaars beter te bepalen.

De heer Jamal Ikazban vraagt zich af of de stad Brussel uiteindelijk niet het slachtoffer is geworden van het feit dat volop voor het gewestelijke belang heeft gekozen. Het is echter de stad die rechtstreeks de ongemakken, de politieke prijs en een deel van de financiële kosten moet dragen.

Ook wil hij weten hoeveel tijd er door procedures en beroepen verloren is gegaan om de wijk te herstellen, het litteken van de werken te verwijderen en opnieuw te zorgen voor een aangename leefomgeving voor de bewoners, bezoekers en handelaars.

De heer Philippe Close vindt dat Jamal Ikazban een van de grootste problemen van het gewest goed heeft samengevat. Wat Brussel ten onder doet gaan, zijn beroepsprocedures die worden aangespannen en het onvermogen om deadlines na te leven. De bewoners geloven de beleidsverantwoordelijken dus niet meer, wanneer zij een planning aankondigen.

Het standpunt van de stad over het Zuidpaleis is duidelijk: de resterende 150 meter moeten zo snel mogelijk worden afgewerkt. Een deel van de Stalingradlaan kan in de komende jaren worden heringericht. Dat zal de situatie al wat verbeteren. Het deel dat zich voor het paleis bevindt, kan echter niet worden heraangelegd, zolang de werken duren.

Het gewest zou er misschien goed aan doen te investeren in de eigen technische knowhow, zodat het de studiebureaus kritische vragen kan stellen en er geen situaties ontstaan waarbij iedereen klaarblijkelijk de problemen pas ontdekt wanneer ze zich stellen.

Nochtans zijn er veel studies uitgevoerd, waarvoor veel geld is uitgegeven. Die studies kwamen tot de conclusie dat het project uitvoerbaar was. Ondernemingen die zich inschreven, beweerden dat ze het werk konden doen. Het probleem vandaag is dat de uiteindelijk gekozen oplossing kennelijk niet de juiste was.

De heer Oliver Rittweger de Moor verwijst naar een besluit van het college van 10 april 2025, waarin de stad een gunstig advies formuleerde over de afbraak van het

L'avis demande que toutes les solutions alternatives soient explorées plus en profondeur, notamment le *dream cutter*, la reprise en sous-œuvre ou les fouilles blindées. Pourquoi la ville a-t-elle malgré tout rendu un avis favorable avant d'avoir la preuve qu'aucune alternative crédible n'était possible?

Il relève que le collège regrette explicitement la solution retenue par la STIB. Il demande donc en quoi cet avis favorable conditionnel ne revient pas à valider une option que la ville juge elle-même problématique.

Il relaie ensuite deux lectures qui circulent dans le quartier. Selon la première, la volonté de Philippe Close et de Pascal Smet aurait toujours été de gentrifier le quartier. Selon la seconde, la Ville accepterait aujourd'hui de sacrifier le Palais du Midi et ses occupants en échange de budgets obtenus pour le projet NEO. Il demande laquelle de ces versions se rapproche le plus de la réalité.

Il revient aussi sur la transaction conclue avec le consortium Toots, réunissant notamment Besix, Jan De Nul et la STIB, et sur les incertitudes financières relevées par la Cour des comptes. D'après les échanges tenus lors de la visite du chantier, les surcoûts continueraient d'augmenter. Il demande quelles démarches la ville a entreprises pour contrôler et limiter ces surcoûts.

Plusieurs acteurs ont affirmé que, si la ligne de métro ne va pas jusqu'à Bordet, il n'y a aucun sens à réaliser le tronçon Albert-Nord ni à déconstruire le Palais du Midi. Pourtant, les travaux se poursuivent pour faire rouler des trams. Qu'en pense Philippe Close?

Enfin, revenant sur les caves du Palais du Midi, l'orateur affirme qu'aucun commerçant n'a été sollicité pour ouvrir ses caves afin de permettre davantage de tests géologiques.

M. Philippe Close insiste sur le fait que des carottages ont bien été réalisés dans le parking du palais du Midi. Il faut donc cesser de dire qu'il n'y a pas eu de carottages. La question n'est pas qu'aucun sondage n'aurait été fait, mais que la technique retenue a posé problème dans un espace trop confiné.

Il écarte ensuite la théorie selon laquelle le projet NEO aurait été échangé contre l'acceptation de la démolition du palais du Midi. C'est une théorie du complot peu crédible. Le projet NEO date de 2014, tandis que la ville marque son accord sur certains éléments du métro dès 2017. On peut toujours chercher à tout relier, mais il ne voit pas de lien sérieux entre les deux dossiers.

Zuidpaleis, evenwel onder voorwaarden. In dat advies wordt gevraagd om alle alternatieve oplossingen, zoals de *dreamcutter*, onderschoeiing en beschoeide sleuven, grondiger te onderzoeken. Waarom heeft de stad een gunstig advies uitgebracht alvorens het bewijs te hebben gekregen dat geen enkel geloofwaardig alternatief mogelijk was?

Hij merkt op dat het college de door de MIVB gekozen oplossing uitdrukkelijk betreurt. Hij vraagt dan ook of dat voorwaardelijke gunstige advies in feite niet neerkomt op het goedkeuren van een optie die de stad zelf problematisch vindt.

Vervolgens heeft hij het over twee zienswijzen die de ronde doen in de wijk. Volgens de eerste zouden Philippe Close en Pascal Smet altijd de bedoeling hebben gehad om de wijk te gentrificeren. Volgens de tweede zou de stad er vandaag mee instemmen het Zuidpaleis en de gebruikers ervan op te offeren in ruil voor extra budget voor het Neoproject. Hij vraagt welke van de twee het dichtst aanleunt bij de realiteit.

Hij gaat ook in op de minnelijke schikking die werd getroffen met het consortium Toots, bestaande uit Besix, Jan De Nul en de MIVB, en op de financiële onzekerheden waarop het Rekenhof heeft gewezen. Uit de gesprekken die tijdens het bezoek aan de bouwplaats werden gevoerd, blijkt dat de meerkosten blijven oplopen. Hij vraagt welke stappen de stad heeft ondernomen om die meerkosten onder controle te houden en te beperken.

Verschillende betrokken partijen hebben al beweerd dat als de metrolijn niet tot Bordet zou lopen, het geen zin heeft om het traject tussen Albert en het Noordstation aan te leggen en het Zuidpaleis af te breken. Nochtans wordt er wel voortgewerkt om er trams te kunnen laten rijden. Wat denkt Philippe Close daarvan?

Tot slot voert de spreker aan dat geen enkele handelaar gevraagd werd zijn of haar kelder open te stellen, zodat er meer geologische proeven konden worden uitgevoerd.

De heer Philippe Close benadrukt dat er onderzoeken zijn uitgevoerd op de parking van het Zuidpaleis. Men moet dus ophouden te beweren dat er geen boringen hebben plaatsgevonden. Het is dus niet zo dat er geen bodemonderzoeken zijn uitgevoerd, maar wel dat het problematisch was om de gekozen techniek toe te passen in een te beperkte ruimte.

Vervolgens veegt hij de theorie van tafel dat er in ruil voor het Neoproject mee zou worden ingestemd om het Zuidpaleis te laten afbreken. Die complottheorie slaat nergens op. Het Neoproject dateert van 2014, terwijl de stad in 2017 haar akkoord betuigde met bepaalde onderdelen van het metro dossier. Men kan altijd proberen om alles aan elkaar te koppelen, maar hij ziet geen ernstig verband tussen beide dossiers.

Sur sa responsabilité personnelle, il affirme avoir un principe clair même lorsqu'une compétence ne relève pas directement de lui, il assume ce qui se passe sur le territoire dont il est bourgmestre. Il est au contact des habitants, des commerçants et des autorités régionales et fédérales pour trouver des solutions. Il reconnaît donc exercer une responsabilité politique dans ce dossier.

Concernant l'accusation de gentrification, il rappelle avoir vécu vingt-deux ans dans le quartier Anneessens, juste à côté. Pourquoi chasser des habitants qui sont aussi ses électeurs? Le quartier est vivant, divers, traversé par des poches de pauvreté mais aussi par une chaleur humaine forte. Il entend ce type de discours depuis longtemps, y compris à propos des Marolles, qu'on annonçait vouées à la «sablonisation» et qui sont toujours là, avec leur identité propre.

Sur l'avis favorable conditionnel rendu par la Ville, il explique que celle-ci a voulu rester loyale envers la Région et l'accord de gouvernement. L'école Francisco Ferrer est, selon lui, un exemple où un mal a permis de produire un bien: le nouveau bâtiment offre de meilleures conditions aux élèves et enseignants et apporte une présence scolaire dans un quartier nord qui était auparavant surtout industriel. Pour les clubs sportifs, le futur site Vander Putten permettra aussi de disposer d'infrastructures neuves.

Mme Sofia Bennani évoque les propos du consortium Toots qui a indiqué que, pour réaliser l'ensemble des sondages dont on dispose aujourd'hui, il aurait fallu vider le palais du Midi pendant près de deux ans. Cet argument fait écho à la situation de la gare du Nord, où certains essais n'avaient pas été réalisés en raison des contraintes liées à l'exploitation du réseau Infrabel.

Dans ce contexte, elle demande si la possibilité de libérer temporairement le palais du Midi avant le début des travaux, a-t-elle été discutée entre la ville et les différents acteurs du projet?

Elle revient ensuite sur le principe initial consistant à ne pas intervenir sur le bâti du palais du Midi. Elle souhaite comprendre comment cette position s'est construite et si une déconstruction partielle suivie d'une reconstruction avait été mise sur la table avant les travaux.

Par ailleurs, comment la ville a-t-elle concilié la loyauté envers la STIB et la Région avec la protection des intérêts des commerçants, des écoles et des associations touchés par les relocalisations.

Wat zijn persoonlijke verantwoordelijkheid betreft, houdt hij er een duidelijk principe op na en dat is dat hij zich betrokken voelt bij alles wat er gebeurt op het grondgebied waarvan hij burgemeester is, zelfs wanneer hij daar niet rechtstreeks voor bevoegd is. Hij staat in contact met de buurtbewoners, de handelaars en zowel de gewestelijke als de federale overheid om naar oplossingen te zoeken. Hij erkent dus dat hij in dit dossier politieke verantwoordelijkheid neemt.

Om de aantijging van gentrificatie te weerleggen voert hij aan dat hij tweeëntwintig jaar lang vlak naast de buurt, in de Anneessenswijk, heeft gewoond. Waarom zou hij bewoners willen weggagen die ook zijn kiezers zijn? De wijk bruist van het leven en kent een grote diversiteit. Er zijn delen waar armoede is, maar bovenal heerst in de wijk een diepe menselijke warmte. Het discours over gentrificatie hoort hij al lang. Ook van de Marollen werd gezegd dat die wijk ten prooi zou vallen aan de "verzaveling", maar ze is er nog steeds, met haar eigen identiteit.

Door een voorwaardelijk gunstig advies uit te brengen wilde de stad loyaal blijven ten aanzien van het gewest en het regeerakkoord. De school Francisco Ferrer is volgens hem een voorbeeld van hoe uit iets slechts toch iets goeds kan voortvloeien. Het nieuwe gebouw is comfortabeler voor de leerlingen en leerkrachten en biedt plaats aan een school in een noordelijk gelegen wijk waar vroeger vooral industrie aanwezig was. De sportclubs zullen in het toekomstige Vander Puttenstadion kunnen beschikken over nieuwe infrastructuur.

Mevrouw Sofia Bennani verwijst naar een uitspraak van het consortium Toots. Dat voerde aan dat het destijds, om alle bodemonderzoeken te kunnen uitvoeren die vandaag beschikbaar zijn, nodig geweest zou zijn om het Zuidpaleis gedurende bijna twee jaar leeg te maken. Dat argument doet denken aan de situatie in het Noordstation, waar sommige proeven niet zijn uitgevoerd door de beperkingen die Infrabel oplegde met het oog op de exploitatie van het treinnet.

Zij vraagt of de stad de mogelijkheid om het Zuidpaleis voor het begin van de werken tijdelijk leeg te maken besproken heeft met de verschillende stakeholders van het project.

Vervolgens gaat zij dieper in op het oorspronkelijke uitgangspunt dat er niet zou worden geraakt aan het gebouw van het Zuidpaleis. Zij wil weten hoe dat standpunt vorm heeft gekregen en of een gedeeltelijke afbraak gevolgd door een wederopbouw voor de aanvang van de werken op tafel is gelegd.

Hoe heeft de stad Brussel haar loyale houding ten aanzien van de MIVB en het gewest weten te verzoenen met de bescherming van de belangen van de handelaars, de scholen en de verenigingen die moesten verhuizen?

Enfin, pourquoi les commerçants ne peuvent-ils pas recevoir l'assurance de réintégrer le site à l'avenir?

M. Philippe Close explique que les commerçants ne peuvent pas recevoir cette assurance du fait que personne ne sait encore ce que deviendra le palais du Midi. Ils ont dès lors été indemnisés pour quitter les lieux. Lorsqu'un pouvoir public indemnise quelqu'un pour qu'il parte, il ne peut pas lui garantir un retour cinq ou huit ans plus tard dans un bâtiment dont l'affectation future est incertaine. Il précise que les commerçants pourront postuler si des cellules commerciales sont créées dans le futur projet, mais il ne peut pas leur garantir un droit au retour. Promettre un retour serait juridiquement incertain et politiquement malhonnête.

Sur le consortium, l'orateur maintient son constat et précise que jamais la Ville n'a été sollicitée pour envisager une fermeture complète du palais du Midi pendant deux ans afin de mener des investigations plus poussées. Il ne peut pas dire quelle aurait été la position de la ville si cette hypothèse avait été formulée, mais elle ne l'a pas été.

Les caves de certains commerces posaient toutefois des difficultés pratiques: elles servaient de réserve, de cuisine ou d'espace d'exploitation. Réaliser un carottage dans une cave commerciale suppose parfois de fermer l'activité, de démonter une cuisine ou de refaire l'espace. Les carottages ont donc été réalisés dans les parkings du palais du Midi, sur une zone jugée suffisamment représentative à l'époque par le consortium.

Il reconnaît qu'une telle fermeture aurait eu des conséquences financières énormes, compte tenu des indemnisations et relocalisations à prévoir. Il comprend donc qu'au départ tout le monde ait voulu croire qu'il ne faudrait pas démanteler le palais du Midi. Ce scénario n'a en tout cas jamais été évoqué avec la ville.

Sur le tracé, il rappelle que la ville a longtemps demandé s'il n'existait pas d'autres options. Le courrier de 2016 le démontre. Mais, à un moment donné, il revient à la Région et à la STIB de trancher.

M. Benjamin Dalle demande donc si, à un moment donné, il a été envisagé de discuter avec certains commerçants afin de libérer temporairement leurs caves pour permettre des investigations complémentaires.

Il indique avoir compris que les façades et le passage intérieur du palais présentaient l'intérêt patrimonial principal, alors que le reste du bâtiment avait une valeur plus limitée. Arnaud Pineur, du bureau Greisch, a indiqué que 90 % des tests posaient problème en matière de conformité à la stabilité et que la sécurité incendie était

Waarom kan aan de handelaars tot slot niet worden gegarandeerd dat zij in de toekomst naar het gebouw zullen kunnen terugkeren?

De heer Philippe Close legt uit dat het niet mogelijk is om de handelaars die garantie te bieden, omdat niemand vooralsnog weet wat er met het Zuidpaleis gaat gebeuren. Daarom hebben ze een vergoeding gekregen om het gebouw te verlaten. Wanneer een overheid iemand een vergoeding geeft om te vertrekken, kan ze die persoon niet garanderen dat hij vijf of acht jaar later zal kunnen terugkeren naar een gebouw waarvan de toekomstige bestemming nog onzeker is. Hij verduidelijkt dat de handelaars hun licht kunnen opsteken om te weten te komen of er in het toekomstige project ook plaats zal zijn voor winkels, maar hij kan hen geen recht op terugkeer garanderen. Het zou politiek oneerlijk zijn om hen te beloven dat ze kunnen terugkeren. Het is bovendien ook juridisch niet zeker.

Wat het consortium betreft, herhaalt de spreker dat de stad nooit de vraag heeft gekregen om het Zuidpaleis gedurende twee jaar volledig te sluiten, zodat er grondigere onderzoeken uitgevoerd konden worden. Hij kan niet zeggen wat de stad zou hebben gedaan indien het die vraag wél had gekregen, maar dat is dus niet gebeurd.

In de kelders van sommige handelszaken stelden zich evenwel praktische problemen, doordat ze werden gebruikt als opslagruimte, keuken of exploitatieruimte. Om boringen te kunnen uitvoeren in de kelder van een handelszaak, is het in sommige gevallen nodig om de zaak te sluiten, de keuken af te breken of de ruimte aan te passen. Daarom werden de boringen verricht op een strook van de parking van het Zuidpaleis die het consortium destijds voldoende representatief achtte.

Hij geeft toe dat een sluiting door de uit te keren schadevergoedingen en de te regelen verhuizingen enorme financiële gevolgen zou hebben gehad. Hij begrijpt dus dat iedereen in het begin wilde geloven dat het niet nodig zou zijn om het Zuidpaleis te ontmantelen. Dat scenario is in elk geval nooit met de stad besproken.

Hij wijst erop dat de stad lang gevraagd heeft of er geen andere opties waren. De brief van 2016 toont dat aan. Op een bepaald moment moesten het gewest en de MIVB echter wel de knoop doorhakken.

De heer Benjamin Dalle vraagt of op een bepaald moment overwogen is om met sommige handelaars in gesprek te gaan en hen te vragen hun kelder tijdelijk leeg te maken, zodat bijkomende onderzoeken konden worden uitgevoerd.

Hij meent te hebben begrepen dat vooral de gevels en de Arbeidsdoorgang van het paleis erfgoedwaarde hebben en dat de rest van het gebouw eerder van beperkte waarde is. Arnaud Pineur van het bureau Greisch heeft aangevoerd dat 90 % van de proeven wezen op problemen met de stabiliteit en dat ook de brandveiligheid problematisch

également problématique. Peut-on en déduire qu'une réoccupation du palais en l'état est impossible?

Par ailleurs, la Ville a-t-elle une vue précise sur le calendrier des travaux de réfection de l'avenue Stalingrad?

Qu'en est-il, par ailleurs, des alternatives à la solution présentée par la STIB de déconstruction/reconstruction du palais du Midi?

M. Philippe Close indique qu'il a effectivement souhaité que les alternatives soient examinées. Il se réfère alors à l'alternative présentée par Denys, tout en affirmant qu'il ne dispose pas des compétences techniques pour vérifier si celle-ci est faisable.

Concernant la stabilité et l'incendie, il confirme la non-conformité pour certaines parties du bâtiment, notamment les espaces utilisés par l'Institut Francisco Ferrer. S'agissant d'un ancien bâtiment, les lieux ont clairement besoin d'une rénovation.

Sur Stalingrad, Philippe Close indique que le début de la rénovation est normalement prévu pour octobre de cette année. L'objectif est que, dans deux ans, l'ensemble soit remis en état, à l'exception de la partie directement liée au palais du Midi et aux emprises nécessaires au chantier.

Il précise qu'il a mis en pause les démarches participatives relatives à l'avenir du palais du Midi, car il veut d'abord connaître le calendrier réel du métro 3 à cet endroit. Ensuite, il souhaite lancer immédiatement une concertation avec les habitants, les propriétaires, les associations et les acteurs du quartier afin de réfléchir à l'avenir de ce bâtiment important. L'étude à laquelle il est fait référence est en pause.

Mme Imane Belguenani dit comprendre que Philippe Close ne dispose pas de calendrier ni de décision définitive relative au palais du Midi mais lui demande quelle est la vision de la Ville pour l'avenir du quartier et du site.

Philippe Close répond que la première priorité est la sécurité et la perspective à court terme. Les habitants veulent savoir non seulement ce qu'il adviendra du palais du Midi, du métro 3, du tram 4, du tram 10 ou du tram 51, mais aussi ce qui se passera l'année prochaine.

Il insiste ensuite sur le fait qu'on parle beaucoup de Stalingrad, mais que l'avenir du marché du Midi est également essentiel. Le marché du Midi constitue un élément important du centre de Bruxelles, non seulement pour son folklore mais aussi pour son poids économique et son activité. Il faut donc aussi savoir ce que le gouvernement décidera pour ce périmètre. La question de savoir si le marché du Midi pourra fonctionner en un seul tenant est un enjeu majeur.

Sur la vision de la ville, Philippe Close rappelle qu'il défend une ville multiculturelle, active et attractive. Le

was. Kunnen we daaruit afleiden dat het niet mogelijk is om het paleis in zijn huidige staat opnieuw in gebruik te nemen?

Heeft de stad een precies zicht op de timing van de werken om de Stalingradlaan op te knappen?

Hoe zit het tot slot met de alternatieven voor de door de MIVB voorgelegde oplossing voor de afbraak en wederopbouw van het Zuidpaleis?

De heer Philippe Close zegt dat hij inderdaad vragende partij was om de alternatieven te onderzoeken. Hij verwijst naar het alternatief dat was voorgesteld door Denys, maar stelt dat hij niet technisch onderlegd is om uit te maken of die techniek uitvoerbaar is.

Vervolgens bevestigt hij dat sommige delen van het gebouw, waaronder de ruimte die gebruikt werd door de school Francisco Ferrer, niet voldoen aan de stabiliteits- en brandveiligheidsnormen. Aangezien het gaat om een oud gebouw, is een renovatie ervan broodnodig.

De werken om de Stalingradlaan te vernieuwen zullen normaliter in oktober van dit jaar van start gaan. Het is de bedoeling dat de hele laan binnen twee jaar volledig is opgeknapt, behalve het deel dat grenst aan het Zuidpaleis en de ruimte waar de werken worden uitgevoerd.

Hij stelt dat hij de stappen om de burgers inspraak te geven over de toekomst van het Zuidpaleis on hold heeft gezet, omdat hij eerst de werkelijke planning van de Metro 3-werken op die plaats wil kennen. Daarna wil hij onmiddellijk overleg opstarten met de bewoners, eigenaars, verenigingen en andere spelers in de wijk om samen na te denken over wat er met dat belangrijke gebouw moet gebeuren. De aangehaalde studie staat momenteel on hold.

Mevrouw Imane Belguenani begrijpt dat Philippe Close geen timing en eindbeslissing over het Zuidpaleis kan meedelen, maar zij vraagt hem welke visie de stad heeft op de toekomst van de wijk en het gebouw.

De heer Philippe Close antwoordt dat veiligheid en een perspectief op korte termijn de eerste prioriteit zijn. De bewoners willen niet alleen weten wat er zal gebeuren met het Zuidpaleis, metrolijn 3 en de tramlijnen 4, 10 en 51, maar ook wat er volgend jaar te gebeuren staat.

Er wordt veel gesproken over de Stalingradwijk, maar ook de toekomst van de Zuidmarkt is essentieel. De Zuidmarkt vormt een vooraanstaand onderdeel van het Brussels stadscentrum, niet alleen vanwege de aanwezige folklore, maar ook wegens het economische belang ervan en de bedrijvigheid die er is. We moeten dus ook weten wat de regering met betrekking tot dit stadsdeel zal beslissen. Een belangrijke vraag is ook of de Zuidmarkt één deel zal kunnen blijven.

Philippe Close benadrukt dat hij in zijn stadsvisie pleit voor een multiculturele, actieve en aantrekkelijke stad. De

quartier doit rester un lieu d'identité, de culture et de vie. Ce qui s'y passe fait partie de l'ADN de la Ville de Bruxelles. Il estime que la rénovation du quartier doit aussi être pensée plus largement, avec le boulevard du Midi, le boulevard Stalingrad, la connexion entre la gare du Midi et le centre-ville, ainsi que l'environnement de la gare du Midi, qui n'est pas idéal aujourd'hui.

Mme Joëlle Maison évoque le rapport d'incidences de Stratec de mai 2018, qui mettait en évidence les dangers du creusement sous le palais du Midi. Elle rappelle avoir interrogé Rudi Vervoort à ce sujet, celui-ci lui ayant répondu ne jamais avoir pris connaissance de ce rapport qui était pourtant alarmant. Elle demande si Philippe Close en avait lui-même pris connaissance.

Elle revient ensuite sur le litige entre la société momentanée Toots et la STIB. Au printemps 2023, une décision est prise de mettre fin au litige par une convention amiable, avec une nouvelle technique consistant à démanteler partiellement le palais du Midi et à travailler à ciel ouvert. Elle demande si la ville a été consultée dans le cadre de cette convention ou préalablement à celle-ci, et si son accord a été demandé.

Elle pose enfin une question sur l'avis favorable conditionnel rendu par la commission de concertation de la ville de Bruxelles pour la démolition du palais du Midi. Cet avis contient une condition consistant à préserver la possibilité de reconstruire autant de mètres carrés d'équipements et de commerces qu'en situation existante. Or le PRAS impose un minimum de surface perméable et pourrait empêcher de maintenir les mêmes surfaces bâties. Pourquoi la Ville a formulé une condition qui semble dissonante par rapport au PRAS.

M. Philippe Close répond qu'il n'a pas remis d'avis sur le rapport Stratec et qu'il n'en a pas eu une connaissance approfondie. Ce qu'il en retient, c'est que Bruxelles est un grand marais et que creuser dans son sous-sol est toujours complexe. Il entend les remarques, mais rappelle que de nombreux sondages ont tout de même été réalisés. Il rappelle que les rapports d'incidences comportent toujours des réserves.

Sur le PRAS, il explique que la ville craint aujourd'hui qu'on lui dise qu'elle ne pourra pas reconstruire certains volumes ou certaines fonctions. Le PRAS parle d'équipement, or le commerce n'est pas nécessairement un équipement. Il pourrait donc y avoir un recours empêchant de réinstaller des commerces dans le palais du Midi. La ville a voulu prendre une précaution en indiquant, dans son avis, qu'elle souhaitait pouvoir reconstituer l'ensemble des fonctions existantes.

wijk moet een plaats blijven met een eigen identiteit, waar cultuur beleefd kan worden en het bruist van het leven. Alle activiteiten die er plaatsvinden, maken deel uit van het DNA van de stad Brussel. Hij vindt dat de vernieuwing van de wijk in een breder plaatje moet worden gezien, met aandacht voor de Zuidlaan, de Stalingradlaan, de verbinding tussen het Zuidstation en het stadscentrum, maar met ook aandacht voor de omgeving van het Zuidstation, die vandaag niet ideaal is.

Mevrouw Joëlle Maison verwijst naar het effectenrapport van Stratec van mei 2018, waarin werd benadrukt hoe gevaarlijk het zou zijn om onder het Zuidpaleis te graven. Zij heeft Rudi Vervoort daarover een vraag gesteld. Die antwoordde daarop dat hij dat verslag nooit onder ogen heeft gekregen, al bevatte het wel een alarmerende boodschap. Zij vraagt of Philippe Close kennis heeft genomen van dat rapport.

Vervolgens gaat zij in op het geschil tussen de tijdelijke vennootschap Toots en de MIVB. In het voorjaar van 2023 werd beslist om een einde te maken aan het geschil op basis van een minnelijke overeenkomst, waarin werd geopteerd voor een nieuwe werkwijze die erin bestond het Zuidpaleis gedeeltelijk af te breken en in open lucht te werken. Zij vraagt of de stad vooraf of op het moment zelf werd geraadpleegd over die overeenkomst en of haar akkoord werd gevraagd.

Tot slot stelt zij ook nog een vraag over het gunstige voorwaardelijke advies van de overlegcommissie van de stad Brussel over de afbraak van het Zuidpaleis. Dat advies bevat een voorwaarde volgens dewelke de mogelijkheid behouden moet blijven om evenveel vierkante meter voorzieningen en handelszaken als in de bestaande situatie herop te bouwen. Het GBP legt echter een minimale doorlaatbare oppervlakte op. Dat zou het behoud van dezelfde bebouwde oppervlakte in de weg kunnen staan. Waarom heeft de stad een voorwaarde geformuleerd die niet te rijmen blijkt te zijn met het GBP?

De heer Philippe Close antwoordt dat hij geen advies heeft uitgebracht over het rapport van Stratec en dat hij er niet grondig kennis van heeft genomen. Wat hij er vooral uit onthouden heeft, is dat Brussel één groot moeras is en dat het altijd complex is om te graven in de Brusselse ondergrond. Hij begrijpt de opmerkingen, maar hij wijst erop dat er tal van bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Volgens hem bevatten effectenrapporten altijd enkele bedenkingen.

Met betrekking tot het GBP legt hij uit dat de stad Brussel momenteel vooral vreest dat ze te horen zal krijgen dat ze bepaalde volumes of bepaalde functies niet mag heropbouwen. Het GBP heeft het over voorzieningen, maar handelszaken zijn niet noodzakelijk voorzieningen. Er zou dus beroep kunnen worden aangetekend om te verhinderen dat er opnieuw handelszaken in het Zuidpaleis worden gevestigd. De stad wilde haar voorzorgen nemen door in haar advies te bepalen dat zij alle bestaande functies opnieuw een plaats wil kunnen geven.

Sur les discussions antérieures relatives à l'avenir du palais, il indique qu'elles concernaient principalement les fonctions existantes: enseignement, sport et commerces.

Sur la convention conclue entre la STIB et SM Toots, l'orateur indique que la ville n'a pas été associée.

La technique proposée consiste à utiliser celle qui a fonctionné juste avant et juste après le palais du Midi. Elle suppose une hauteur suffisante et donc un démantèlement hors façade. On peut donc penser que ce qui a fonctionné cinq mètres avant et cinq mètres après devrait fonctionner à cet endroit-là.

Mme Joëlle Maison insiste sur le fait que cette convention valide quand même la nécessité de démanteler partiellement le palais du Midi. Il est donc surprenant que la Ville n'y fut pas associée.

M Philippe Close répond que c'est précisément pour cette raison que la Ville s'est concentrée sur les compensations. Elle a obtenu près de 10 millions d'euros pour les commerçants, environ 27 à 29 millions d'euros pour la relocalisation de l'enseignement supérieur, et elle continue à négocier la future salle de sport. À terme, se posera aussi la question de la reconstruction du palais du Midi.

M. Fabian Maingain demande combien de cellules commerciales étaient prévues dans le permis initial de déconstruction/reconstruction afin de savoir s'il aurait été possible de reloger l'ensemble des commerçants historiques qui le souhaiteraient, puisque l'accord au sein du collège prévoyait que ceux qui en feraient la demande puissent revenir.

M. Philippe Close répond que la législation impose, lorsqu'un permis de démolition est demandé, de prévoir dans le même permis ce qui est prévu pour la reconstruction. Cette exigence vise précisément à éviter les situations du passé, où un bâtiment était démolit et où le terrain restait ensuite vide pendant des années. Dans le cas du palais du Midi, la reconstruction prévue dans le permis est une reconstruction à l'identique, car les informations disponibles auprès de la STIB indiquent un horizon de travaux d'au moins six ans, et plutôt huit ans. Il y aura donc probablement soit un permis modificatif, soit un nouveau permis relatif à l'affectation définitive.

M. Alain Maron se dit frappé par le contraste entre une forme de légèreté exprimée par les différents intervenants et la gravité de la situation: huit ans de retard, des centaines de millions d'euros de coûts supplémentaires pour les pouvoirs publics, des quartiers sacrifiés pendant une période importante, une destruction de patrimoine et la disparition des activités qui y étaient exercées.

De vroegere gesprekken over de toekomst van het paleis gingen voornamelijk over de bestaande functies: onderwijs, sport en handel.

Voorts stelt de spreker dat de stad niet betrokken was bij de overeenkomst tussen de MIVB en de tijdelijke vennootschap Toots.

De voorgestelde techniek is die welke net naast het Zuidpaleis, aan beide kanten, heeft gewerkt. Om die techniek te kunnen gebruiken is er voldoende hoogte nodig en moet dus alles, behalve de gevel, worden ontmanteld. We mogen ervan uitgaan dat wat vijf meter ervoor en vijf meter verder gewerkt heeft, ook op die plaats zal werken.

Mevrouw Joëlle Maison benadrukt dat in de overeenkomst nochtans de noodzaak om het Zuidpaleis gedeeltelijk te ontmantelen is bekrachtigd. Het is dus verrassend dat de stad daar niet bij betrokken werd.

De heer Philippe Close antwoordt dat de stad zich net om die reden heeft toegespitst op de compensaties. Ze heeft bijna 10 miljoen euro losgekregen voor de handelaars en ongeveer 27 tot 29 miljoen euro voor de verhuizing van de hogeronderwijsinstellingen. Ze blijft tevens verder onderhandelen over de toekomstige sportzaal. Op termijn zal ook de heropbouw van het Zuidpaleis op tafel komen te liggen.

De heer Fabian Maingain vraagt hoeveel winkeleenheden er zijn opgenomen in de oorspronkelijke vergunningsaanvraag voor de afbraak en heropbouw van het pand. Hij wil dat weten om na te gaan of het mogelijk zou zijn om alle handelszaken die vroeger in het gebouw gevestigd waren, er opnieuw in onder te brengen, indien ze dat zouden willen. Het college is namelijk overeengekomen dat al wie dat vraagt, mag terugkeren.

M. Philippe Close antwoordt dat wanneer een afbraakvergunning wordt aangevraagd, het wettelijk verplicht is om in die aanvraag te bepalen wat de plannen zijn op het vlak van wederopbouw. Die vereiste is opgelegd om situaties zoals in het verleden, waarbij een gebouw werd afgebroken en de grond jaren daarna leeg bleef liggen, te vermijden. In de vergunning voor het Zuidpaleis is er sprake van een heropbouw in dezelfde stijl, want uit de informatie waarover de MIVB beschikt, blijkt dat er werken gepland zijn over een periode van minstens zes of zelfs eerder acht jaar. Er zal dus waarschijnlijk een wijzigingsvergunning of een nieuwe vergunning voor de definitieve bestemming worden uitgereikt.

De heer Alain Maron is onthutst hoezeer de manier waarop de verschillende sprekers nogal licht over de zaken heen lijken te gaan, in schril contrast staat tot de ernst van de situatie: het project heeft acht jaar vertraging opgelopen, de overheid heeft honderden miljoenen euro extra kosten moeten maken, wijken werden gedurende lange tijd gewoon opgeofferd, een gebouw met erfgoedwaarde werd vernietigd en de activiteiten in dat gebouw zijn verdwenen.

Il affirme que si, en 2019, on lui avait présenté ce scénario, il ne pense pas qu'il aurait marqué son accord. Il demande donc à Philippe Close s'il aurait lui-même dit oui à un tel scénario, alors qu'il n'était à l'époque même pas évoqué comme hypothèse marginale. Il relève que l'on banalise beaucoup de choses: les caves non investiguées, les réserves de l'étude d'incidences, les incertitudes techniques, les dix ou vingt millions manquants pour l'infrastructure sportive, ou encore les 130 à 140 millions nécessaires à la reconstruction du palais du Midi, qui ne sont inscrits nulle part.

Il demande à Philippe Close si son attitude relève d'une hauteur de vue indispensable dans une situation de crise, ou si l'on ne pourrait pas y voir une forme de désinvolture des pouvoirs publics face à la situation actuelle et à ce qui s'est passé ces dernières années.

Mme Amélie Pans interroge Philippe Close sur la réutilisation annoncée de la grande salle de sport du Palais du Midi. Lors de la visite du bâtiment, plusieurs commissaires ont constaté des questions de sécurité, notamment concernant l'avis des pompiers et l'état du parquet, qui semblait endommagé ou gondolé. Elle demande donc quelles garanties existent pour rouvrir cette salle.

M. Oliver Rittweger de Moor évoque une vidéo célèbre dans laquelle un ancien ministre affirme qu'il faut changer ce quartier, qu'il serait «trop arabe» et qu'il faudrait le «déghettoïser».

Il évoque ensuite une autre vidéo, tournée devant de nombreux témoins commerçants, dans laquelle Philippe Close aurait déclaré, sous le coup de l'énervement, que le palais du Midi était «son palais». Il lui demande de confirmer qu'il n'en a pas hérité personnellement et qu'il appartient bien à la Ville.

Il demande ensuite pourquoi, malgré un jugement suspendant le permis, des travaux continuent sur place. En tant que bourgmestre responsable des lieux, Philippe Close ne passe-t-il pas outre la décision du juge?

M. Philippe Close affirme que personne ne sait ce que deviendra le palais du Midi, alors que des plans, des images et des photomontages ont déjà été présentés, avec pergolas et panneaux photovoltaïques. Ces images ne sont-elles donc que des projections sans valeur?

Il revient sur les indemnisations des commerçants. Ceux qui ont accepté l'indemnité ont dû signer une clause les empêchant de se retourner contre la ville. Il estime que cela peut être vécu comme un chantage: prendre l'argent revient à renoncer à ses droits.

Had men hem in 2019 dat scenario voorgelegd, dan zou hij zijn akkoord niet hebben gegeven. Hij wil van Philippe Close dan ook weten of hij met een dergelijk scenario zou hebben ingestemd, hoewel dat destijds zelfs niet als een marginale hypothese werd geopperd. Hij merkt op dat men zich over veel dingen eigenlijk niet zo druk maakt: de niet-onderzochte kelders, de bedenkingen van de effectenstudie, de technische onzekerheden, de tien tot twintig miljoen euro die nog ontbreekt voor de sportinfrastructuur en de 130 tot 140 miljoen euro die nodig is om het Zuidpaleis weer op te bouwen, maar die nergens begroot is.

Hij vraagt of de houding van Philippe Close getuigt van een afstandsvisie die nodig is om met een crisissituatie te kunnen omgaan of eerder van een zekere gelatenheid van de overheid ten aanzien van de huidige situatie en de gebeurtenissen van de voorbije jaren.

Mevrouw Amélie Pans stelt Philippe Close een vraag over de aangekondigde heropening van de grote sportzaal in het Zuidpaleis. Tijdens het bezoek aan het gebouw hebben verschillende commissieleden zich vragen gesteld over de veiligheid en hoe die door de brandweer wordt ingeschat. Bovendien blijkt de parketvloer beschadigd of kromgetrokken te zijn. Zij wil daarom weten welke veiligheids garanties er worden geboden bij de heropening van die zaal.

De heer Oliver Rittweger de Moor verwijst naar een bekend filmpje waarin een voormalige minister zei dat het nodig was om verandering te brengen in de wijk, die "te Arabisch" zou zijn en dat er paal en perk moest worden gesteld aan de gettovorming.

Vervolgens heeft hij het ook over een ander filmpje waarin Philippe Close, met een heleboel handelaars op de achtergrond, wellicht wat zenuwachtig zou hebben verklaard dat het Zuidpaleis "zijn paleis" was. Hij vraagt hem om te bevestigen dat het gebouw geen persoonlijke erfenis is, maar wel eigendom van de stad.

Hij vraagt ook hoe het komt dat de werken ondanks een vonnis waardoor de vergunning werd opgeschort, toch worden voortgezet. Legt Philippe Close als ter plaatse verantwoordelijke burgemeester de beslissing van de rechter zomaar naast zich neer?

De heer Philippe Close zegt dat niemand weet wat er met het Zuidpaleis zal gebeuren, maar dat er wel al plannen, beelden en fotomontages gemaakt zijn waarop het gebouw staat afgebeeld met pergola's en zonnepanelen. Zijn die beelden dan toekomstprojecties zonder enige waarde?

Vervolgens gaat hij in op de schadevergoeding voor de handelaars. Degenen die de vergoeding aanvaardden, hebben een clausule moeten ondertekenen waardoor zij de stad later niet meer zouden kunnen aanklagen. Hij vindt dat zoiets gezien kan worden als een vorm van chantage: wie geld aanneemt, moet afzien van zijn rechten.

Il revient enfin sur la responsabilité personnelle que Philippe Close a reconnue. Il demande ce qu'il ferait autrement aujourd'hui: aurait-il mieux entretenu le palais du Midi? Regrette-t-il que l'électricité et le chauffage aient été coupés dans l'ensemble du bâtiment, ce qui aurait accéléré sa détérioration et empêché toute occupation temporaire?

Il rappelle enfin que Philippe Close a confirmé que le consortium n'avait demandé aucune mesure spécifique pour permettre des tests géologiques supplémentaires sous le palais du Midi. Pour lui, cela conforte l'idée que la STIB avait raison de saisir la justice contre le consortium et que celui-ci devrait payer lui-même les surcoûts qu'il réclame aujourd'hui à la Région, à la STIB et à la ville.

M. Benjamin Dalle estime néanmoins qu'un projet futur peut aussi donner une perspective aux habitants du quartier. Même si les plans sont ambitieux et ne seront pas réalisés immédiatement, il propose que les résultats de l'étude commandée auprès du maître architecte soient examinés afin de voir s'ils pourraient être rendus publics.

M. Fabian Maingain revient sur la question de Joëlle Maison. En 2023, le gouvernement bruxellois demande un avis à la ville parce que le projet est techniquement bloqué et que plusieurs scénarios sont sur la table. Quelle décision la Région a-t-elle prise à la suite de l'avis de la ville du 7 juin 2023?

M. Philippe Close explique qu'il a un principe en politique: apprendre du passé pour construire l'avenir, avec humilité, détermination et sang-froid. Il ne veut pas se projeter dans ce qu'il aurait fait en 2019 si on lui avait présenté tel ou tel scénario, car cela ne ferait pas avancer les choses. Il estime utile que la commission cherche à comprendre ce qui s'est passé, mais considère que l'enjeu principal est désormais de boucler le chantier.

Il compare avec le tram 10, projet complexe mais finalement réussi grâce à une collaboration étroite entre la ville et la Région. Il rejette l'idée d'une désinvolture et affirme avoir préparé son audition et prendre ce dossier très au sérieux. Le palais du Midi est une cicatrice urbaine, comme Bruxelles en a connu d'autres: le canal, la jonction Nord-Midi, la bruxellisation. Chaque fois, Bruxelles s'est relevée en faisant confiance à ses habitants, à ses quartiers et à ses commerçants, et en cherchant un projet de ville commun.

Aucun grand chantier n'est exempt de difficultés, de retards et de complexités. La précédente commission spéciale sur les tunnels avait déjà montré ce type de difficultés.

Vervolgens gaat hij in op de persoonlijke verantwoordelijkheid die Philippe Close naar eigen zeggen opneemt. Hij vraagt wat hij vandaag anders zou doen: zou hij het Zuidpaleis beter onderhouden hebben? Betreurt hij dat het hele gebouw zonder stroom en verwarming is gezet, waardoor het waarschijnlijk nog sneller verloederd is en het zich niet meer leent tot enige vorm van tijdelijk gebruik?

Volgens Philippe Close heeft het consortium geen specifieke maatregelen gevraagd om bijkomende geologische proeven onder het Zuidpaleis mogelijk te maken. Dat sterkt hem in de overtuiging dat de MIVB gelijk had om het consortium voor het gerecht te dagen en dat het consortium eigenlijk zelf de meerkosten zou moeten dragen die het vandaag terugvordert van het gewest, de MIVB en de stad.

De heer Benjamin Dalle vindt dat een toekomstig project ook een perspectief kan bieden aan de bewoners van de wijk. De plannen zijn weliswaar ambitieus en zullen niet onmiddellijk kunnen worden uitgevoerd, maar hij stelt voor om de resultaten van de studie die bij de bouwmeester werd besteld, onder de loep te nemen en na te gaan of die vrijgegeven kunnen worden.

De heer Fabian Maingain komt terug op de vraag van Joëlle Maison. In 2023 verzocht de Brusselse Regering de stad een advies uit te brengen, omdat het project technisch vastzat en er meerdere scenario's op tafel lagen. Wat heeft het gewest beslist nadat de stad op 7 juni 2023 een advies had uitgebracht?

De heer Philippe Close legt uit dat hij zich in de politiek laat leiden door het beginsel dat we moeten leren uit het verleden om met nederigheid, vastberadenheid en koelbloedigheid vorm te geven aan de toekomst. Hij wil niet ingaan op wat hij in 2019 zou hebben gedaan indien men hem een bepaald scenario had voorgelegd, want dat helpt de zaken niet vooruit. Hij vindt het nuttig dat de commissie tracht uit te zoeken wat er gebeurd is, maar is van oordeel dat het belangrijkste nu is om de werken af te ronden.

Hij maakt een vergelijking met tramlijn 10, een complex project dat dankzij een nauwe samenwerking tussen de stad en het gewest uiteindelijk toch tot een goed einde werd gebracht. Hij weerlegt dat er sprake zou zijn van gelatenheid. Hij zegt dat hij de hoorzitting heeft voorbereid en dat hij dit dossier zeer ernstig neemt. Het Zuidpaleis is een litteken in het Brussels stadsweefsel, maar niet het enige. Denk maar aan het kanaal, de Noord-Zuidverbinding en de verbrusseling. Telkens heeft Brussel de rug gerecht door vertrouwen te schenken aan zijn inwoners, wijken en handelaars, en te zoeken naar een gemeenschappelijk stadsproject.

Grote werken zijn nooit vrij van problemen, vertragingen en complexe wendingen. In de vorige bijzondere commissie over de tunnels zijn die moeilijkheden reeds aan bod gekomen.

Répondant à Amélie Pans, il indique que le SIAMU est passé pour la réouverture temporaire de la grande salle. Le plancher devrait se restabiliser avec une remise en chauffe progressive.

Sur la sécurité du quartier, il indique que les commissariats restent les mêmes et que la présence policière est maintenue et également la commission à ne pas oublier le chantier du boulevard du Midi: si Stalingrad est réaménagé mais que le boulevard du Midi reste dans l'état actuel, entre la gare du Midi et Stalingrad, la situation restera insatisfaisante.

La Ville ne pourra pas reconstruire le palais du Midi sur ses fonds propres. Elle gère déjà un réseau hospitalier, le plus grand réseau scolaire et d'autres charges importantes. Si la Région décide de déconstruire le palais du Midi, elle doit aussi assumer sa reconstruction.

En réponse à Oliver Rittweger de Moor, il précise que les travaux actuellement en cours ne nécessitent pas de permis. La ville n'est donc pas en train d'exécuter un permis annulé. Sur les indemnités aux commerçants, il convient de rappeler le principe même d'une transaction: si l'on verse une indemnité publique importante à un commerçant, par exemple 480.000 euros, il est normal que cette indemnité mette fin au litige. Dans le cas contraire, la commission aurait reproché à la ville de payer tout en laissant ouverte une action judiciaire en dommages et intérêts. Les commerçants avaient le droit de refuser la transaction et de saisir les tribunaux.

Tous les commerçants ont été indemnisés sauf une personne qui n'avait pas rentré ses comptes. Cette personne a bien reçu l'indemnité correspondant à trois années de loyer, mais n'a pas pu bénéficier de l'indemnité liée au chiffre d'affaires, faute de comptes déposés.

Sur la réoccupation temporaire, seule la grande salle pourrait être rouverte en juin pour une période courte. Concernant l'insalubrité et la sécurité, les rapports sur la portance concernaient notamment les anciennes salles de classe de l'école, qui ne peuvent pas accueillir des activités sportives lourdes comme le judo, le taekwondo, le mini-foot ou le basket. On ne peut pas comparer une salle de classe et un dojo.

M. Oliver Rittweger de Moor évoque les cicatrices urbaines dont a parlé Philippe Close, mais rappelle que celles-ci s'accompagnent depuis des années de poussière, de saleté et de nuisances pour les habitants des quartiers concernés. Un grand nettoyage du chantier et de ses abords a été opéré par la Ville ou par le consortium dans les jours précédant la visite parlementaire, ce qui a choqué les habitants. Pourquoi le bourgmestre n'a-t-il pas exigé du

Op de vraag van Amélie Pans antwoordt hij dat de brandweer is langsgeslagen voor de tijdelijke heropening van de grote zaal. De vloer zou door geleidelijke opwarming normaal weer stabiel worden.

Wat de veiligheid in de wijk betreft, zegt hij dat de politiekantoren behouden worden en dat er evenveel politie aanwezig zal blijven. Hij vestigt de aandacht van de commissie bovendien op de werken aan de Zuidlaan. Indien de Stalingradlaan wordt heraangelegd, maar de Zuidlaan tussen het Zuidstation en de Stalingradlaan niet wordt aangepakt, zal het nog altijd niet goed genoeg zijn.

De stad is niet in staat om het Zuidpaleis met haar eigen middelen herop te bouwen. Ze beheert al een netwerk van ziekenhuizen en het grootste scholennet en draagt daarnaast ook nog andere grote kosten. Als het gewest zou beslissen om het Zuidpaleis af te breken, dan moet het ook de wederopbouw voor zijn rekening nemen.

Hij verduidelijkt Oliver Rittweger de Moor dat voor de werken die momenteel worden uitgevoerd, geen vergunning nodig is. De stad voert momenteel dus geen nietig verklaarde vergunning uit. Wat de schadevergoeding voor de handelaars betreft, brengt hij het principe van een minnelijke schikking in herinnering. Wanneer de overheid een hoge vergoeding van bijvoorbeeld 480.000 euro uitkeert aan een handelaar, dan is het normaal dat die vergoeding een einde maakt aan het geschil. In het tegenovergestelde geval zou de commissie de stad hebben aangewreven dat ze een bedrag uitbetaalde, maar tegelijk de mogelijkheid openliet om voor het gerecht een schadeloosstelling te vorderen. De handelaars hadden het recht om de minnelijke schikking te weigeren en naar de rechtbank te stappen.

Alle handelaars hebben een vergoeding gekregen, behalve één persoon die zijn rekeningen niet had ingediend. Aan die persoon werd wel een vergoeding uitgekeerd die overeenstemde met drie jaar huur, maar geen vergoeding om het omzetverlies te dekken, aangezien de rekeningen ontbraken.

Wat de tijdelijke heringebruikname betreft, bestaat alleen de mogelijkheid om de grote zaal in juni gedurende een korte periode te heropenen. Op de vragen over de bouwveiligheid en veiligheid van het gebouw antwoordt hij dat de rapporten over de draagkracht betrekking hadden op de vroegere klaslokalen van de school, waar geen zware sporten zoals judo, taekwondo, minivoetbal en basketbal beoefend mogen worden. Een klaslokaal valt niet te vergelijken met een dojo.

De heer Oliver Rittweger de Moor verwijst naar de littekens in het stadsweefsel waar Philippe Close het over had. Hij benadrukt dat de bewoners van de betrokken wijken daarnaast al jarenlang te kampen hebben met stof, vuil en hinder. Een paar dagen voor het bezoek van de parlementsleden heeft de stad of het consortium de bouwplaats en de directe omgeving ervan grondig schoongemaakt. Dat heeft de bewoners verbijsterd. Waarom

consortium un entretien régulier et fréquent dès le début du chantier?

En outre, peut-on considérer qu'il est de bonne gestion de dépenser 140 millions d'euros pour reconstruire le palais du Midi si, au final, le projet ne sert qu'à faire rouler des trams?

Il relève également que le réaménagement de l'avenue Stalingrad est bloqué sur environ un tiers de sa longueur. Il demande si la Ville n'a pas envisagé de privilégier une alternative en surface permettant de réaménager toute l'avenue d'un seul tenant. Compte tenu de la dégradation du tissu social et économique du quartier Stalingrad-Lemonnier, Philippe Close estime-t-il en avoir fait suffisamment?

Il ajoute que plusieurs chantiers majeurs restent à mener, notamment le remplacement complet de la dalle Bara, les travaux sous Lemonnier nécessitant de la congélation et la connexion du tunnel. Même si la ville n'est pas maître d'ouvrage, elle subit ces travaux. Il s'étonne de ne pas entendre le bourgmestre taper davantage du poing sur la table et estime que l'on continue de dérouler le tapis rouge au consortium.

M. Philippe Close répond qu'il s'agit là d'une opinion, qu'il respecte le jugement porté sur son attitude, mais qu'il ne voit pas vraiment de question appelant une réponse. Par ailleurs, l'affirmation selon laquelle il abandonnerait le quartier relève d'un jugement politique.

Réunion du 16 avril 2026

2.5. Exposé d'Ismael Saouti, vice-président, et Brahim Tabich, trésorier, Palais du Midi Business Center ASBL

M. Ismael Saouti a tenu devant les commissaires l'exposé introductif suivant:

«Mme la présidente, mesdames et MM. les membres de la commission, je vous remercie de me donner la parole. Je suis Ismael Saouti, vice-président de l'ASBL Palais du Midi et alentours, ainsi que porte-parole des commerçants de l'avenue de Stalingrad. Je suis également gérant d'un établissement dans ce quartier.

Cette commission doit permettre au Parlement d'exercer pleinement son rôle de contrôle et de transparence dans l'intérêt des Bruxellois. Notre intervention se veut donc apolitique et fondée uniquement sur la réalité vécue sur le terrain. Les commerçants et riverains souhaitent simplement que cette réalité soit entendue et que les impacts subis depuis plusieurs années soient pris en compte de manière objective.

Le quartier du Midi n'est pas un axe secondaire. Il s'inscrit dans l'un des principaux nœuds de mobilité de

heeft de burgemeester van het consortium niet geëist dat het de bouwplaats van bij het begin regelmatig zou onderhouden?

Getuigt het voorts van goed beheer om 140 miljoen euro uit te geven om het Zuidpaleis herop te bouwen, terwijl het project uiteindelijk enkel tot doel heeft om trams te kunnen laten rijden?

Hij wijst er ook op dat de heraanleg van de Stalingradlaan over ongeveer een derde van de lengte van de straat stilligt. Hij vraagt of de stad geen bovengronds alternatief heeft overwogen om de hele laan in één keer te kunnen heraanleggen. Vindt Philippe Close in het licht van het afgetakelde sociale en economische weefsel van de wijk Stalingrad-Lemonnier dat hij er genoeg voor gedaan heeft?

Er moeten overigens nog verschillende grote werken worden uitgevoerd, waaronder de volledige vervanging van de plaat onder het Baraplein, de werken onder Lemonnier waarvoor gebruik gemaakt moet worden van grondbevriezing en de aansluiting van de tunnel. De stad treedt weliswaar niet op als bouwheer, maar gaat wel gebukt onder de werken. Hij is verbaasd dat de burgemeester niet harder met de vuist op tafel klopt en vindt dat men de rode loper blijft uitrollen voor het consortium.

De heer Philippe Close antwoordt dat ieder zijn mening heeft en dat hij het oordeel over zijn houding respecteert, maar hij ontwaart geen enkele vraag die beantwoord moet worden. De bewering dat hij de wijk zou opgeven, is overigens een politiek standpunt.

Vergadering van 16 april 2026

2.5. Uiteenzetting van Ismael Saouti, ondervoorzitter, en Brahim Tabich, penningmeester, van de vzw Palais du Midi Business Center

De heer Ismael Saouti heeft voor de commissieleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Mevrouw de voorzitter, dames en heren commissieleden, ik dank u dat u mij het woord geeft. Ik ben Ismael Saouti, ondervoorzitter van de vzw Palais du Midi en omgeving en woordvoerder van de handelaars van de Stalingradlaan. Ik ben eveneens uitbater van een zaak in die wijk.

Deze commissie moet het Parlement instaat stellen zijn rol op het gebied van controle en transparantie ten volle uit te oefenen in het belang van de Brusselaars. Ons betoog is dan ook apolitiek en uitsluitend gebaseerd op de realiteit ter plaatse. De handelaars en omwonenden willen gewoon dat die realiteit wordt gehoord en dat er op objectieve wijze rekening wordt gehouden met de gevolgen die zij al jaren ondervinden.

De Zuidwijk is geen secundaire verkeersas. Ze maakt deel uit van een van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten

la capitale. Il s'agit d'un axe structurant majeur à l'échelle de Bruxelles. Chaque jour, plusieurs centaines de milliers de véhicules entrent dans la Région, dont une part importante, environ 60.000, transite par cet axe. À cela s'ajoute un flux piéton particulièrement dense, dans une zone où un déplacement sur trois se fait à pied. La gare du Midi, située à proximité immédiate, voit transiter quotidiennement des dizaines de milliers de voyageurs, dont une grande partie emprunte des lignes internationales. Depuis les trains, des milliers de regards sont directement exposés à la réalité du chantier et à l'état du quartier.

Ce périmètre accueille également de nombreuses écoles et crèches fréquentées par des centaines d'enfants, dont les parents doivent composer quotidiennement avec les difficultés générées par le chantier. Il faut aussi rappeler les 4.500 sportifs par semaine, répartis dans une trentaine de clubs, qui faisaient partie du vécu du Palais du Midi, ainsi que les 1.200 étudiants de la haute école Francisco Ferrer. Le palais du Midi était un bâtiment ouvert sept jours sur sept, de 8 heures à 23 heures, avec également des cours du soir de promotion sociale.

Enfin, des événements majeurs comme la foire du Midi, qui attire plus d'un million de visiteurs chaque été, et le marché du dimanche, qui rassemble plusieurs milliers de personnes chaque semaine, témoignent du rôle central et de l'attractivité historique de ce quartier. Les décisions prises sur ce périmètre ont donc un impact direct, non seulement local, mais à l'échelle de toute la ville, voire au-delà.

Je m'exprime devant vous comme commerçant directement affecté par le chantier du projet de métro 3, situé dans la zone du palais du Midi, au cœur de notre ville. Cela fait aujourd'hui près de sept années que nos établissements subissent les conséquences de ce chantier. Sept années durant lesquelles les conditions normales d'exploitation ont progressivement disparu. Sept années durant lesquelles les nuisances, les contraintes et les dégradations se sont accumulées.

Au fil du temps, la configuration de la voirie a été profondément modifiée. Les accès ont été réduits, la circulation transformée et l'environnement immédiat de nos établissements s'est détérioré. La fréquentation commerciale en a été directement affectée. Mais au-delà de ces éléments visibles, il existe aussi des conséquences plus profondes: des dégradations de bâtiments, des infiltrations, des projections de matériaux liées aux travaux, ainsi que des problèmes techniques qui rendent, dans certains cas, l'exploitation même des lieux très difficile.

Ces situations ne sont pas isolées. Elles traduisent une réalité plus large: celle d'un projet d'infrastructure majeur dont les impacts sur le tissu économique local ont été largement sous-estimés, voire insuffisamment pris en compte dans sa mise en œuvre.

van de hoofdstad en speelt een belangrijke structurerende rol voor het hele gewest. Elke dag komen er honderdduizenden voertuigen het gewest binnen, waarvan een aanzienlijk deel, zo'n 60.000 voertuigen, via deze as rijdt. Daarnaast is er een bijzonder drukke voetgangersstroom, aangezien een op de drie verplaatsingen in de zone te voet wordt uitgevoerd. Het vlakbij gelegen Zuidstation verwerkt dagelijks tienduizenden reizigers, van wie een groot deel gebruikmaakt van internationale lijnen. Vanuit de treinen hebben die duizenden reizigers rechtstreeks zicht op de realiteit van de bouwplaats en de staat waarin de wijk verkeert.

In de zone bevinden zich ook talrijke scholen en kinderdagverblijven. De ouders van de honderden kinderen die daarnaartoe gaan, worden dagelijks geconfronteerd met de overlast die de bouwplaats veroorzaakt. Dan zijn er nog de 4.500 sporters die wekelijks gebruikmaakten van de dertigtal sportclubs. Zij maakten ook deel uit van het leven in het Zuidpaleis, evenals de 1.200 studenten van de Haute École Francisco Ferrer. Het Zuidpaleis was een gebouw dat zeven dagen per week open was, van 8 uur tot 23 uur, en waar ook avondcursussen voor sociale promotie werden gegeven.

Ten slotte getuigen grote evenementen zoals de Zuidfoor, die elke zomer meer dan een miljoen bezoekers trekt, en de zondagse markt, waar elke week duizenden mensen samenkomen, van de centrale rol en de historische aantrekkingskracht van de wijk. De beslissingen die genomen worden over de wijk, hebben dus een rechtstreekse impact, niet alleen lokaal, maar voor de hele stad, en zelfs daarbuiten.

Ik richt mij tot u als handelaar die rechtstreeks wordt getroffen door de werkzaamheden voor het metroproject 3 in de omgeving van het Zuidpaleis, in het hart van de stad. Al bijna zeven jaar ondergaan onze zaken de gevolgen van die werken, zeven jaar waarin de normale bedrijfsomstandigheden geleidelijk aan verdwenen en de overlast, de beperkingen en de schade zich opstapelden.

Tijdens die periode is de inrichting van het wegennet ingrijpend gewijzigd. De toegangswegen zijn beperkt, het verkeer is veranderd en de directe omgeving van onze handelszaken is erop achteruitgegaan. Dat heeft een directe invloed gehad op het aantal bezoekers. Naast die zichtbare aspecten zijn er echter ook dieperliggende gevolgen: schade aan gebouwen, vochtinsijpeling, rondvliegend puin en technische problemen die het in sommige gevallen erg moeilijk maken om de panden überhaupt uit te baten.

Dat zijn geen op zichzelf staande situaties. Ze weerspiegelen een bredere realiteit, namelijk die van een grootschalig infrastructuurproject waarvan de gevolgen voor het lokale economische weefsel sterk zijn onderschat, of zelfs onvoldoende in aanmerking zijn genomen bij de uitvoering ervan.

Un autre élément important concerne la difficulté pour les commerçants d'obtenir des réponses claires et cohérentes. Face à une multitude d'intervenants, les responsabilités apparaissent souvent diluées. Les interlocuteurs changent. Les solutions proposées, lorsqu'elles existent, restent partielles, tardives, voire inexistantes. Cela crée un sentiment d'abandon et d'incompréhension dans un contexte déjà particulièrement difficile pour des activités économiques qui reposent sur la stabilité, l'accessibilité et la confiance de leur clientèle.

Soyons francs le commerce dans ce quartier a perdu toute perspective d'avenir.

Ce que nous souhaitons porter à votre attention, ce n'est donc pas seulement une accumulation de difficultés individuelles, mais bien un problème structurel. Ce problème concerne l'accompagnement des acteurs locaux dans le cadre de grands projets publics, la gestion concrète des impacts sur le terrain, ainsi que la capacité à apporter des réponses rapides, adaptées et proportionnées aux situations rencontrées.

Pour comprendre la situation actuelle, il faut revenir brièvement sur la manière dont ce projet a été introduit auprès des commerçants et des riverains. À l'origine, le projet nous a été présenté comme une transformation majeure pour le quartier, avec des bénéfices attendus en termes de mobilité, d'attractivité et de dynamisme économique. Pourtant, ce quartier se portait très bien et était déjà très bien desservi en transports en commun. Lemonnier se trouve à moins de 150 mètres, la gare du Midi à 500 mètres, Anneessens à 450 mètres, et une ligne de bus de De Lijn traversait également notre avenue.

Les informations communiquées à l'époque se voulaient rassurantes: un chantier maîtrisé, limité dans le temps, avec des mesures d'accompagnement destinées à préserver au mieux l'activité locale. Il avait notamment été indiqué par Pascal Smet que des chantiers exceptionnels devaient s'accompagner de mesures exceptionnelles. Force est de constater qu'en pratique, ces mesures n'ont pas été à la hauteur des impacts subis.

Au fil des années, la réalité du terrain s'est progressivement éloignée de ces engagements initiaux. Les délais se sont allongés, les contraintes se sont intensifiées et les impacts sur les commerces se sont révélés bien plus importants et durables que ce qui avait été annoncé. Ce décalage entre les projections initiales et la réalité vécue aujourd'hui constitue un élément central pour comprendre les difficultés rencontrées par les commerçants du quartier.

Au-delà des premières rumeurs entre 2010 et 2015, notamment dans le cadre d'Iris 2, évoquant le passage d'un métro par la zone Stalingrad, le projet a réellement pris forme pour nous à partir de 2016, avec une première réunion de concertation. En 2018, une séance d'information a été organisée, suivie d'une seconde phase de

Een ander belangrijk knelpunt is dat het voor de handelaars moeilijk is om duidelijke en samenhangende antwoorden te krijgen. Door de vele betrokken partijen lijken de verantwoordelijkheden vaak versnipperd. De gesprekspartners wisselen. De voorgestelde oplossingen, voor zover die er al zijn, blijven gedeeltelijk, komen te laat of ontbreken zelfs helemaal. Het gevolg is een gevoel van verlatenheid en onbegrip, terwijl de context sowieso al bijzonder moeilijk is voor economische activiteiten die steunen op stabiliteit, bereikbaarheid en het vertrouwen van klanten.

Laten we eerlijk zijn: de handel in de wijk heeft elk toekomstperspectief verloren.

Wat wij onder uw aandacht willen brengen, is dus niet alleen een opeenstapeling van individuele problemen. Er is sprake van een structureel probleem met de begeleiding van lokale actoren in het kader van grote overheidsprojecten, het concrete beheer van de gevolgen ter plaatse, alsook met het vermogen om snelle, aangepaste en proportionele antwoorden te bieden op de situaties waarmee betrokkenen worden geconfronteerd.

Om de huidige situatie te begrijpen, moeten we kort terugkomen op de manier waarop dit project aan de handelaars en omwonenden is voorgesteld. Oorspronkelijk werd het ons voorgesteld als een ingrijpende transformatie voor de wijk die voordelen zou opleveren op het vlak van mobiliteit, aantrekkelijkheid en economische dynamiek. Nochtans ging het heel goed met de wijk en was ze al uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer. Halte Lemonnier ligt op minder dan 150 meter, het Zuidstation op 500 meter, en halte Anneessens op 450 meter. Er reed ook een bus van De Lijn door de laan.

De informatie die destijds werd verstrekt, leek geruststellend. Het zou gaan om een beheersbare, in de tijd beperkte bouwplaats, met begeleidende maatregelen om de lokale activiteit zo goed mogelijk in stand te houden. Pascal Smet had met name aangegeven dat uitzonderlijke werken gepaard moesten gaan met uitzonderlijke maatregelen. We moeten echter vaststellen dat die maatregelen in de praktijk niet in verhouding stonden tot de ondervonden gevolgen.

In de loop der jaren is de realiteit ter plaatse steeds verder afgedreven van die oorspronkelijke toezeggingen. De termijnen zijn verlengd, de beperkingen namen toe en ook de gevolgen voor de handelszaken bleken veel groter en langduriger dan was aangekondigd. Dat grote verschil tussen de oorspronkelijke verwachtingen en de huidige realiteit is een centraal element om de moeilijkheden te begrijpen waarmee de handelaars in de wijk te kampen hebben.

Afgezien van de eerste geruchten tussen 2010 en 2015, met name in het kader van het Iris 2-plan, over de aanleg van een metrolijn door de Stalingradwijk, kreeg het project voor ons pas echt vorm vanaf 2016, met een eerste overlegvergadering. In 2018 werd een informatiebijeenkomst georganiseerd, gevolgd door een tweede overlegfase,

concertation, car la Ville n'avait pas retenu le projet initial. À ce stade, le projet continuait à être présenté comme maîtrisé, encadré et compatible avec le maintien de l'activité locale.

Plusieurs réunions d'information formelles et informelles, ainsi que des panels, ont ensuite eu lieu avec les responsables locaux, les bourgmestres, le Ministre-Président et la STIB. Nous n'allons pas traiter ici de l'explosion des coûts, du rapport de la Cour des comptes, des questions liées à l'attribution des marchés publics, du cahier spécial des charges ou des appels d'offres. Nous souhaitons nous concentrer sur les impacts concrets sur le terrain. Les conclusions sur ces autres aspects relèvent de votre commission.

Une approche socio-économique avait été annoncée pour accompagner les commerçants et préserver l'activité du quartier. Dans les faits, les impacts ont été bien plus lourds que prévu et les mesures mises en place n'ont pas permis de compenser la réalité vécue sur le terrain.

Un autre élément important concerne la gestion des questions économiques et commerciales dans le cadre du chantier. Plusieurs acteurs institutionnels et économiques partagent aujourd'hui le constat d'une confusion des rôles, où les acteurs du chantier interviennent au-delà de leur périmètre, notamment sur des questions liées au commerce. Cette situation entraîne des décisions parfois déconnectées des réalités locales et un contournement des acteurs de terrain: les communes, les associations et les structures d'accompagnement économique. Il est donc essentiel de rétablir une répartition claire des rôles, afin que chaque intervenant agisse dans son domaine de compétences.

Je souhaite aussi formuler quelques remarques par rapport aux auditions précédentes. Ce projet a été justifié, notamment dans la continuité du plan Iris 2, par le besoin de relier le nord au sud de Bruxelles, par la saturation annoncée du réseau existant et par une croissance démographique appelée à fortement augmenter. Avec le recul, ces éléments doivent être nuancés. Les problématiques de saturation des transports en commun existent dans toutes les grandes capitales, y compris celles citées lors des commissions, comme Paris, Londres ou Madrid, malgré des réseaux de métro bien plus développés, parfois composés de vingt ou trente lignes.

Il a également été avancé que les habitants et les commerçants soutenaient le projet à ses débuts. Ce constat ne correspond pas à la réalité vécue sur le terrain. En pratique, il n'y a pas eu de véritable marge de choix. L'idée d'une ligne de métro n'était pas négative en soi; la question est aujourd'hui de savoir à quel prix.

Le quartier concerné est historiquement très fréquenté, stratégique, et s'est développé naturellement au fil du temps, sans intervention particulière. L'étude d'incidences prévoyait une baisse de chiffre d'affaires

omdat de stad het oorspronkelijke project niet had goedgekeurd. In dat stadium werd het project nog steeds gepresenteerd als beheerst, begeleid en verenigbaar met het behoud van de lokale bedrijvigheid.

Vervolgens vonden er verschillende formele en informele informatiebijeenkomsten en panels plaats met lokale verantwoordelijken, burgemeesters, de minister-president en de MIVB. We zullen hier niet ingaan op de kostenstijging, het rapport van het Rekenhof, de gunning van de overheidsopdrachten, het bestek of de aanbestedingen. We willen ons concentreren op de gevolgen op het terrein. De conclusies over de andere aspecten vallen onder de bevoegdheid van de commissie.

Er waren sociaal-economische maatregelen aangekondigd om de handelaars te begeleiden en de activiteit in de wijk te behouden. De gevolgen waren evenwel veel zwaarder dan verwacht en de maatregelen vormden geen voldoende compensatie.

Een ander belangrijk punt betreft het beheer van de economische en handelsactiviteit tijdens het bouwproject. Volgens verschillende institutionele en economische instanties worden de rollen verward, waarbij de projectuitvoerders hun bevoegdheden overschrijden, met name bij handelsgerelateerde kwesties. Dat leidt tot beslissingen die soms losstaan van de lokale realiteit en waarbij de lokale betrokkenen - de gemeenten, de verenigingen en de structuren voor economische begeleiding - omzeild worden. Het is dan ook essentieel om weer een duidelijke rolverdeling in te voeren, zodat elke betrokkene binnen zijn bevoegdheidsdomein handelt.

Ik heb ook enkele opmerkingen maken over de vorige hoorzittingen. Het metroproject werd gerechtvaardigd, met name in het verlengde van het Iris 2-plan, door de noodzaak om het noorden met het zuiden van Brussel te verbinden, door de aangekondigde verzadiging van het bestaande netwerk en door de verwachting dat de bevolkingsgroei sterk zou toenemen. Achteraf gezien moeten die elementen worden genuanceerd. De overbelasting van het openbaar vervoer vormt een probleem in alle grote hoofdsteden, inclusief de steden die tijdens de commissievergaderingen werden genoemd, zoals Parijs, Londen of Madrid, ondanks veel beter ontwikkelde metronetwerken, die soms uit twintig of dertig lijnen bestaan.

Er werd ook aangevoerd dat de bewoners en handelaars het project in het begin steunden. Dat strookt niet met de realiteit. Er was geen echte keuzevrijheid. Het idee van een metrolijn was op zich niet negatief. De vraag is tegen welke prijs die wordt verwezenlijkt.

De betrokken wijk is van oudsher drukbezocht, strategisch gelegen en heeft zich in de loop der tijd op natuurlijke wijze ontwikkeld, zonder specifieke inmenging. De effectenstudie voorspelde een omzetsdaling van

de l'ordre de 40 %. Aujourd'hui, certains établissements encore présents atteignent des pertes allant jusqu'à 80 %. Cela montre un écart significatif entre les projections et la réalité.

Nous découvrons aussi, à travers les auditions, qu'il existait plusieurs tracés alternatifs. Certains exposés de la STIB nous les ont montrés pour la première fois. L'un des tracés sans station dans la zone aurait été écarté au motif qu'il n'apportait pas de plus-value au quartier. Cela pose question. Si l'objectif était de servir l'intérêt local, il faut aujourd'hui constater que les conséquences sont lourdes: expropriations, cessations d'activité, fragilisation du tissu commercial. Qui sera encore présent pour bénéficier de cette éventuelle plus-value?

Par ailleurs, la solution qui semble aujourd'hui émerger s'apparente, dans une certaine mesure, à des alternatives qui avaient été proposées à l'époque par des associations, comme l'évaluation d'un prémétro plus ou la continuité du tram 55. Ces options avaient pourtant été initialement écartées par la STIB.

Concernant les indemnisations, nous regrettons la forte communication et la focalisation autour de certains dispositifs ciblés, notamment le Village Box dans un premier temps, qui concernait sept commerçants, puis les commerçants du palais du Midi, au nombre de 32. Cela ne représente qu'une partie limitée des commerçants impactés dans la zone de chantier. Plus de 300 commerçants étaient présents sur cette zone. Il en reste 178 aujourd'hui, et plus de 60 sont en procédure de réorganisation judiciaire ou en faillite. Ce sont les chiffres réels.

Pour beaucoup, les montants d'indemnisation restent très faibles au regard de la réalité économique quotidienne. Ils ne couvrent pas les pertes réelles d'exploitation et ne tiennent pas compte de la diversité des activités commerciales.

Enfin, au-delà des aspects techniques et financiers, c'est aussi une question de confiance qui se pose. Au fil du projet, les engagements ont évolué, les conditions ont changé, les difficultés se sont accumulées, parfois même avant le démarrage des phases les plus lourdes de génie civil, notamment lors des travaux d'impétrants, qui ont été catastrophiques. Ces travaux datent de la période 2017-2019.

Sur le terrain, certains signaux d'alerte existaient déjà, y compris de la part d'intervenants techniques, sur la complexité du sous-sol et les risques associés. Je me souviens personnellement avoir questionné des ouvriers en 2017 et 2018 sur les sondages qu'ils effectuaient aux abords du palais du Midi. Leur retour était clair: cela allait être quasi impossible. Ils disaient qu'il n'y avait que de l'eau et du sable.

Avec le recul, ces éléments mériteraient d'être pleinement pris en compte dans l'évaluation globale du

ongeveer 40 %. Vandaag lijden sommige van de nog aanwezige handelszaken verliezen tot wel 80 %. Er is dus een aanzienlijke kloof tussen de prognoses en de werkelijkheid.

Uit de hoorzittingen blijkt ook dat er verschillende alternatieve tracés bestonden. De MIVB heeft die tijdens haar presentaties voor het eerst aan ons getoond. Een van de tracés zonder station in de zone zou zijn afgewezen omdat het geen meerwaarde voor de wijk zou opleveren. Dat roept vragen op. Als het de bedoeling was om het lokale belang te dienen, moeten we vandaag vaststellen dat de gevolgen zwaar zijn: onteigeningen, stopzettingen van activiteiten, verzwakking van het handelsweefsel. Wie zal er nog over zijn om van die eventuele meerwaarde te profiteren?

Bovendien lijkt de oplossing die zich vandaag aftekent in zekere mate op alternatieven die de verenigingen destijds voorstelden, zoals een premetro+ of de verlenging van tram 55. De MIVB wees die opties toen echter af.

Wat de compensaties betreft, betreuren wij de sterke communicatie en focus op een aantal gerichte maatregelen, zoals de Village Box, die eerst onderdak bood aan 7 handelaars, en nadien ook aan de 32 handelaars van het Zuidpaleis. De Village Box vertegenwoordigt slechts een beperkt deel van de handelaars in de werfzone. Er waren meer dan 300 handelaars in de zone. Vandaag zijn er nog 178 over, en meer dan 60 zitten in een procedure van gerechtelijke reorganisatie of zijn failliet. Dat zijn de werkelijke cijfers.

Voor velen blijven de vergoedingsbedragen erg laag in vergelijking met de dagelijkse economische realiteit. Ze dekken de werkelijke exploitatieverliezen niet en houden geen rekening met de diversiteit van de handelsactiviteiten.

Afgezien van de technische en financiële aspecten is er ook een vertrouwensprobleem. In de loop van het project zijn de toezeggingen geëvolueerd, zijn de omstandigheden veranderd en hebben de moeilijkheden zich opgestapeld, soms zelfs voor de start van de zwaarste fasen, met name tijdens de werkzaamheden van de nutsbedrijven, die rampzalig waren en plaatsvonden in de periode 2017-2019.

Op het terrein waren er al waarschuwingssignalen, ook van technische deskundigen, over de complexiteit van de ondergrond en de daarmee samenhangende risico's. In 2017 en 2018 ondervroeg ik arbeiders over de bodemproeven die ze uitvoerden in de omgeving van het Zuidpaleis. Hun antwoord was duidelijk: de werken zouden vrijwel onmogelijk zijn, aangezien de bodem alleen maar uit water en zand bestond.

Achteraf gezien hadden die elementen volledig in aanmerking moeten worden genomen bij de algemene

projet. D'autres ouvriers, devenus des visages quotidiens, étaient même étonnés de la manière dont les choses se déroulaient à Bruxelles, et plus précisément sur ce chantier, alors qu'ils revenaient de Paris, où ils avaient travaillé avec le même consortium sur une extension de métro.

Pour conclure, au nom de la mobilité, comme d'autres politiques ont pu être justifiées hier au nom de l'urgence ou de la sécurité, nous assistons aujourd'hui à une transformation profonde du paysage urbain bruxellois. À travers des projets d'aménagement d'envergure souvent confiés à la STIB, ce ne sont pas seulement les infrastructures qui changent: ce sont aussi les habitudes de vie, les équilibres économiques et l'identité même des quartiers.

Avec le recul, nous comprenons que ces dynamiques ne sont pas neutres. Elles touchent en priorité les quartiers populaires. Ce que nous vivons ici dépasse un simple chantier. Cela s'apparente à un processus de gentrification, avec le risque d'évincer progressivement les habitants et les commerçants qui font vivre ce quartier.»

M. Brahim Tabich a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Mme la présidente, mesdames et MM. les députés, je suis commerçant, fils de commerçant, présent depuis 1997 dans l'avenue de Stalingrad, et représentant de l'ASBL palais du Midi.

Mon collègue vient de vous parler du quartier dans son ensemble. Je vais me concentrer sur le Palais du Midi et surtout sur ce que nous, commerçants, y avons construit pendant plus de vingt-cinq ans. Il est important de le rappeler: au départ, le palais du Midi n'était pas un lieu en difficulté. C'était un lieu vivant, dynamique, avec des commerces qui fonctionnaient, qui se développaient et qui avaient un avenir.

Nous avons investi. Nous avons pris des risques. Nous avons construit une clientèle fidèle. Pour beaucoup d'entre nous, ce n'était pas simplement un commerce, c'était un projet de vie.

Puis le chantier est arrivé, avec des années d'incertitude, des décisions changeantes et un manque de visibilité constant. On nous annonçait une direction, puis une autre. On avançait, puis on reculait. Pendant ce temps, nous devions travailler, continuer à payer nos charges et poursuivre nos activités sans savoir de quoi demain serait fait.

Progressivement, tout ce que nous avons construit a été fragilisé, puis détruit. Des commerces ont fermé, des activités ont disparu, et derrière chaque fermeture, il y a une histoire.

évaluation van het project. Andere arbeiders, die uit Parijs kwamen, waar ze met hetzelfde consortium aan een metro-uitbreiding hadden gewerkt, waren verbaasd over de manier waarop de zaken in Brussel verliepen, en meer bepaald op de bouwplaats.

In naam van de mobiliteit - net zoals andere beleidsmaatregelen in het verleden konden worden gerechtvaardigd in naam van de urgentie of de veiligheid - zijn we vandaag getuige van een ingrijpende transformatie van het Brussels stadslandschap. Door grootschalige ontwikkelingsprojecten, die vaak aan de MIVB worden toevertrouwd, verandert niet alleen de infrastructuur, maar ook de levenswijze, het economische evenwicht en de identiteit van de wijken zelf.

Achteraf gezien beseffen we dat die ontwikkelingen niet neutraal zijn. Ze raken in de eerste plaats de volkswijken. Dit is niet gewoon een bouwplaats. Dit lijkt op een proces van gentrificatie, met het risico dat de bewoners en handelaars die de wijk tot leven brengen, geleidelijk verdrongen worden.”

De heer Brahim Tabich heeft voor de parlementsleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Mevrouw de voorzitter, geachte parlementsleden, ik ben zelf handelaar, zoon van een handelaar, sinds 1997 gevestigd aan de Stalingradlaan en vertegenwoordiger van de vzw Palais du Midi Business Center.

Mijn collega heeft zojuist over de wijk in haar geheel gesproken. Ik zal het hebben over het Zuidpaleis en vooral over wat wij er als handelaars in meer dan vijftientig jaar hebben opgebouwd. We mogen niet vergeten dat er oorspronkelijk geen problemen waren in het Zuidpaleis. Het was een levendige, dynamische plek, met goed draaiende handelszaken die groeiden en toekomstperspectief hadden.

We hebben geïnvesteerd. We hebben risico's genomen. We hebben een trouw klantenbestand uitgebouwd. Velen van ons zagen hun handelszaak als hun levenswerk.

Toen begonnen de werken en volgden jaren van onzekerheid, waarin steeds weer andere beslissingen werden genomen en de handelszaken voortdurend te kampen kregen met een gebrek aan zichtbaarheid. Eerst werd een bepaalde koers aangekondigd, daarna weer een andere. We gingen vooruit, en dan weer achteruit. Ondertussen moesten we voortwerken, onze kosten blijven betalen en onze activiteiten voortzetten zonder te weten wat de toekomst zou brengen.

Geleidelijk aan werd alles wat we hadden opgebouwd aan het wankelen gebracht en vervolgens kapotgemaakt. De ene na de andere handelszaak sloot de deuren en allerlei activiteiten verdwenen. Achter elk van die sluitingen schuilt een verhaal.

On nous dira que nous avons été indemnisés. Oui, une indemnisation a été mise en place via Bruxelles Économie et Emploi. Je tiens à être clair: l'administration a fait son travail et l'a fait correctement. Mais elle l'a fait dans un cadre très contraint, imposé par des décisions politiques, par des ordonnances, par des arrêtés, avec des délais très courts qui ont mis une pression constante sur les commerçants pour accepter rapidement et clôturer les dossiers.

Surtout, il faut dire la vérité: cette indemnisation n'est pas et ne sera jamais à la hauteur de la réalité. Nos commerces n'étaient pas à vendre. Nous n'étions pas dans une logique de sortie, mais dans des projets de vie construits sur le long terme. Ce que nous avons perdu ne se mesure pas uniquement en chiffres. Aucun calcul ne peut refléter une clientèle, une réputation, des années d'efforts.

À cela s'ajoute le fait que ces indemnités sont taxées. Cela signifie qu'une partie importante, environ 20 à 25 %, est reprise en impôts. Dans les faits, la perte est donc encore plus importante.

Il faut également élargir le regard. Ce qui s'est passé au Palais du Midi n'est pas un cas isolé. Tout un quartier souffre. On parle d'environ 300 commerces dans la zone, et déjà plus de 80 ont dû fermer définitivement. Ce ne sont pas seulement des chiffres: ce sont des indépendants qui ont perdu leur activité, leur revenu, parfois des années de travail.

Si je suis ici aujourd'hui, ce n'est pas pour rester figé dans le passé, ni pour me plaindre ou me lamenter. Je suis ici pour être utile, pour témoigner de ce que nous avons vécu et pour faire en sorte que cela serve. Un projet comme celui-ci ne se juge pas seulement sur son objectif final, mais aussi sur la manière dont il est mené.

Aujourd'hui, il existe une responsabilité collective: tirer les leçons de ce qui s'est passé, pour améliorer la suite de ce projet, mais aussi pour tous les autres chantiers à venir. Au-delà des positions et des moments politiques, il y a une réalité de terrain qui, elle, ne change pas.

Il y a aujourd'hui des erreurs très concrètes qui ont été commises et qu'il ne faut absolument pas reproduire. D'abord, l'instabilité des décisions. On ne peut pas changer de cap en permanence. Ensuite, l'absence de calendrier clair. L'incertitude détruit plus que les travaux eux-mêmes. Enfin, le manque de communication. Les commerçants doivent être informés en amont, pas après coup.

Menzal zeggen dat we een vergoeding hebben gekregen. Dat klopt, er werd een vergoedingsregeling ingevoerd via Brussel Economie en Werkgelegenheid. Even voor de duidelijkheid: de administratie heeft haar werk gedaan en heeft dat correct gedaan. Zij moest echter werken binnen een zeer beperkend kader, dat was opgelegd door politieke beslissingen, ordonnances en besluiten, met zeer korte termijnen. Die leidden tot een aanhoudende druk op de handelaars om snel akkoord te gaan en hun dossier af te sluiten.

Bovenal moeten we eerlijk durven zeggen dat de vergoedingen niet zijn afgestemd op de realiteit en dat ook nooit zullen zijn. Onze handelszaken stonden niet te koop. We waren niet van plan om ermee op te houden. We waren bezig met ons levenswerk waarvoor we een langetermijnvisie hadden. Wat we zijn kwijtgeraakt, is niet alleen in cijfers uit te drukken. Geen enkele berekening kan de waarde van een klantenbestand, een reputatie of jarenlange inspanningen weergeven.

Daarbij komt nog dat de schadevergoedingen worden belast. Dat betekent dat een groot deel, ongeveer 20 tot 25 %, als belasting wordt ingehouden. In feite is het verlies dus nog groter.

We moeten ook naar het bredere plaatje kijken. Wat er in het Zuidpaleis is gebeurd, is geen op zichzelf staand geval. De hele wijk lijdt onder de werken. Er bevinden zich ongeveer 300 handelszaken en al meer dan 80 daarvan hebben definitief de deuren moeten sluiten. Achter die cijfers gaan verhalen schuil van zelfstandigen die hun werk, hun inkomen en soms jaren van inspanningen hebben verloren.

Ik ben hier vandaag niet om te blijven hangen in het verleden of om te klagen. Ik ben hier om iets bij te dragen, te getuigen over wat we hebben meegemaakt en ervoor te zorgen dat dat iets oplevert. Een project zoals dit mag niet alleen worden beoordeeld op basis van het einddoel. Er moet ook worden gekeken naar de manier waarop het werd uitgevoerd.

Er rust vandaag een collectieve verantwoordelijkheid op ons. We moeten lessen trekken uit wat er is gebeurd, niet alleen om de rest van dit project vlotter te laten verlopen, maar ook om toekomstige projecten beter aan te pakken. Los van de politieke standpunten en beleidsmomenten komt er geen verandering in de situatie op het terrein.

Er zijn een aantal zeer concrete fouten gemaakt die we absoluut niet mogen herhalen. Ten eerste: de grilligheid van de beslissingen. Je kan niet voortdurend van koers veranderen. Ten tweede: het ontbreken van een duidelijk tijdschema. De onzekerheid richt meer schade aan dan de werken zelf. Ten slotte is er het gebrek aan communicatie. De handelaars moeten vooraf worden geïnformeerd, niet achteraf.

Les solutions sont simples: de la stabilité, de la transparence et du respect. Aujourd'hui, le vrai risque n'est pas de faire un mauvais choix; c'est de refaire les mêmes erreurs.

Je veux conclure simplement. Nous avons aujourd'hui suffisamment d'expérience pour comprendre une chose: ce projet se fera et se terminera. Mais ce que nous demandons, c'est que les erreurs commises avec nous soient reconnues. Il faut un véritable mea culpa politique. Ce que nous avons vécu ne peut pas se reproduire et ne doit pas se reproduire dans la suite du projet.

Si le palais du Midi est démoli et reconstruit, ce sera encore un autre chantier. Ce sera un chantier encore plus lourd, encore plus long, avec un impact majeur sur tout le quartier. Aujourd'hui, vous avez une responsabilité: tirer les leçons de ce qui a été fait. Ne pas reconnaître ces erreurs, c'est déjà commencer à les reproduire. Cette fois-ci, le quartier ne s'en remettra pas.»

2.6. Exposé de Nour Eddine Layachi, président, Stalem ASBL

M. Nour Eddine Layachi a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Mesdames et messieurs, je m'appelle Nour Eddine Layachi. Je représente l'association Stalem, qui existe depuis 2012 et dont le nom est l'abréviation de Stalingrad et Lemonnier.

Je vais essayer de ne pas suivre strictement mes notes, car mes collègues ont déjà développé plusieurs éléments. Je vais entrer directement dans le vif du sujet.

En 2015, nous avons adressé un courriel au cabinet de Pascal Smet, parce que nous étions inquiets des informations qui circulaient au sujet de la construction d'une station de métro. Je ne vous cache pas qu'au départ, nous étions contre ce projet. Nous ne trouvions pas normal de construire une station de métro à 500 mètres de la gare du Midi.

Nous avons néanmoins participé au parcours administratif lié à la demande de permis d'urbanisme. Je me souviens très bien de la commission de concertation. La salle était remplie de personnes d'une autre génération, parce que c'étaient déjà nos parents qui étaient présents. Certains sont morts depuis. D'autres ont cédé. C'est cette réalité que je souhaite vous faire entendre.

Je suis architecte, formé à Saint-Luc Tournai. J'ai exercé pendant une trentaine d'années, puis je me suis reconverti dans la rénovation de bâtiments de commerce. Parfois, je le regrette, parce que je me suis retrouvé dans un quartier populaire dans lequel j'ai perdu beaucoup. Mais je ne suis pas ici pour me lamenter ni pour défendre mon cas personnel. Je suis ici pour rappeler des éléments importants de l'histoire.

De oplossingen zijn eenvoudig: stabiliteit, transparantie en respect. Het echte gevaar vandaag is niet dat er verkeerde keuzes worden gemaakt, maar wel dat dezelfde fouten worden herhaald.

Ik wil mijn betoog afsluiten met een eenvoudige boodschap. We hebben genoeg ervaring om te weten dat dit project zal worden uitgevoerd en zal worden voltooid. Wat wij vragen is dat de fouten die ten aanzien van ons zijn gemaakt, worden erkend. Er is echt een politieke mea culpa nodig. Wat wij hebben meegemaakt, kan en mag zich niet herhalen in het verdere verloop van het project.

Indien het Zuidpaleis wordt afgebroken en heropgebouwd, komt er nog een bouwplaats bij. Die werken zullen nog ingrijpender zijn, nog langer duren en een enorme impact hebben op de hele wijk. U hebt nu de verantwoordelijkheid om lessen te trekken uit wat er is gebeurd. Door fouten niet te erkennen wordt de kiem gelegd om ze opnieuw te begaan. Dat zal de wijk niet te boven komen."

2.6. Uiteenzetting van Nour Eddine Layachi, voorzitter van de vzw Stalem

De heer Nour Eddine Layachi heeft voor de parlementsleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

"Dames en heren, mijn naam is Nour Eddine Layachi. Ik vertegenwoordig de vzw Stalem, die sinds 2012 bestaat. De naam ervan is een afgekorte samentrekking van de Stalingradlaan en de Lemonnierlaan.

Ik zal mijn voorbereiding niet strikt volgen, aangezien mijn collega's al op een aantal punten zijn ingegaan. Ik ga meteen ter zake komen.

In 2015 hebben we een e-mail gestuurd naar het kabinet van Pascal Smet, omdat we ons zorgen maakten over de berichten die de ronde deden over de bouw van een metrostation. Ik zal er geen doekjes om winden: aanvankelijk waren we tegen dit project. We vonden het niet logisch om een metrostation te bouwen op 500 meter van het Zuidstation.

We hebben niettemin deelgenomen aan de administratieve procedure die naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag was opgestart. Ik herinner me de overlegcommissie nog heel goed. De zaal zat vol met mensen van een andere generatie, want het waren onze ouders die aanwezig waren. Sommigen zijn inmiddels overleden. Anderen hebben de strijd moeten staken. Ik wil dat u zich bewust bent van die realiteit.

Zelf ben ik architect, opgeleid aan Saint-Luc in Doornik. Ik heb dat beroep ongeveer dertig jaar uitgeoefend, waarna ik een andere weg ben ingeslagen en mij toegelegd heb op de renovatie van handelgebouwen. Soms heb ik daar spijt van, omdat ik me in een volkswijk heb gevestigd waar ik veel verloren heb. Ik ben hier echter niet om mijn beklag te doen of mijn persoonlijke zaak te verdedigen, maar om enkele belangrijke feiten uit het verleden te overlopen.

Je me souviens d'une réunion et d'un débat politique à la RTBF avec Didier Gosuin. À ce moment-là, il avait fait un effort pour dégager un budget et imposer un nouvel interlocuteur (hub.brussels). Depuis le départ de ce chantier, nous avons en face de nous des ingénieurs. Des ingénieurs compétents, qui maîtrisent leur matière, mais qui n'avaient aucune connaissance de la réalité du terrain, c'est-à-dire de ce tissu social et économique. Ce n'est pas Dubaï, mais c'est une réalité bruxelloise.

Je tiens d'ailleurs à préciser que certains commerçants ont quitté le quartier, sont partis à Dubaï ou à Tanger, et y réussissent. Ce qui a manqué dans ce quartier, c'est une vision.

Depuis le départ, je n'ai cessé de dire qu'il fallait faire des études préalables, non pas seulement des études d'ingénieurs, mais des études de sociologues, de psychologues, pour mieux appréhender la réalité du terrain, afin d'évaluer la situation du quartier. Cela n'a jamais été fait.

J'ai essayé personnellement d'être positif et d'apporter mon expertise et mon expérience pour améliorer la situation. Une fois le permis autorisé, j'ai changé de posture: il fallait respecter le permis d'urbanisme et aller de l'avant. Pourtant, j'ai été boycotté pendant quatre ans. Cela a été dit en réunion publique devant un ministre, il y a quelques jours, par une personne de hub.brussels. J'aimerais que vous puissiez enquêter sur les raisons pour lesquelles j'ai été boycotté pendant ces quatre années.

Je vais donner des exemples très simples. Dès le départ, j'ai expliqué que l'ordonnance relative aux chantiers régionaux ne correspondait pas à la réalité d'indemnisation de ce quartier. Certaines conditions étaient impossibles à appliquer dans le quartier. Cela a été démontré ensuite, puisque l'on est passé du pacte 1 au pacte 2, avec un changement de système. On n'était plus uniquement dans l'ordonnance relative aux chantiers régionaux, mais dans un autre cadre, adapté au quartier. On est passé de 50 commerçants indemnifiables à une possibilité d'en indemniser 300.

Nous avons aussi demandé que les commerçants ne doivent pas introduire eux-mêmes leur demande tous les six mois. Cette demande a été entendue. Ce n'est pas parfait, mais cela a été amélioré. Pourquoi? Parce que le quartier était présent, avec mes collègues, et qu'à chaque fois nous avons rapporté la réalité du terrain pour demander des adaptations.

Avant le chantier, je disposais également d'un groupe WhatsApp qui fonctionnait parfaitement. L'une des premières choses que la STIB a faites a été de le contourner. Je ne le dis pas comme une attaque personnelle, mais comme un fait. Si l'objectif de cette commission est bien que cela ne se reproduise plus jamais, alors il faut tirer les leçons de cette expérience. Nous estimons que cette expertise, celle de ces échecs, doit servir à d'autres

Ik herinner me een vergadering en een politiek debat bij de RTBF met Didier Gosuin. Hij had toen net een inspanning gedaan om een budget vrij te maken en een nieuw aanspreekpunt aan te wijzen (hub.brussels). Vanaf het begin van dit project stonden we tegenover ingenieurs die hun vak door en door kenden. Ze hadden er echter geen enkel benul van hoe het sociale en economische weefsel in de wijk in elkaar zat. We zijn hier niet in Dubai, maar wel in Brussel.

Ik wil er overigens op wijzen dat sommige handelaars die de wijk hebben verlaten, naar Dubai of Tanger zijn verhuisd en daar prima zaken doen. Wat er in deze wijk ontbrak, was een visie.

Vanaf het begin heb ik herhaaldelijk gezegd dat er vooraf onderzoek moest worden gedaan, niet alleen door ingenieurs, maar ook door sociologen en psychologen om beter inzicht te krijgen in de realiteit op het terrein en de situatie in de wijk te beoordelen. Dat is nooit gebeurd.

Ik heb altijd geprobeerd om me positief op te stellen en mijn expertise en ervaring aan te reiken om de dingen te verbeteren. Toen de vergunning eenmaal was verleend, heb ik een andere houding aangenomen: we moesten de stedenbouwkundige vergunning respecteren en vooruitgaan. Desondanks ben ik vier jaar lang geboycot. Dat is enkele dagen geleden tijdens een openbare vergadering in aanwezigheid van een minister bevestigd door een medewerker van hub.brussels. Ik zou u willen vragen om een onderzoek in te stellen naar de redenen waarom ik gedurende die vier jaar ben geboycot.

Ik zal enkele zeer eenvoudige voorbeelden geven. Vanaf het begin heb ik uitgelegd dat de ordonnantie over bouwplaatsen in het gewest niet de vergoedingsregeling bood die de wijk nodig had. Sommige voorwaarden konden er onmogelijk worden toegepast. Dat is later ook gebeleden, want in de plaats van het eerste pact kwam er een tweede pact, dat gebaseerd was op een ander systeem. We vielen niet langer uitsluitend onder de bouwplaatsordonnantie, maar onder een ander stelsel dat was afgestemd op de wijk. Het aantal handelaars dat voor een vergoeding in aanmerking kwam, steeg van 50 naar 300.

We hebben ook gevraagd om ervoor te zorgen dat de handelaars niet zelf om de zes maanden een aanvraag hoefden in te dienen. Aan dat verzoek is gehoor gegeven. Het systeem is niet perfect, maar het is wel verbeterd. Dat kwam doordat ik samen met mijn collega's de wijk vertegenwoordigde en we voortdurend lieten weten hoe het er in de praktijk aan toeging om aanpassingen te vragen.

Voor de werken zat ik ook in een WhatsAppgroep die perfect werkte. Een van de eerste dingen die de MIVB deed, was die groep omzeilen. Ik bedoel dit niet als een persoonlijke aanval. Het is gewoon een feit. Als het doel van deze commissie erin bestaat ervoor te zorgen dat dergelijke situaties zich nooit meer voordoen, dan moeten we lessen trekken uit deze ervaring. Wij zijn van mening dat de lessen die uit deze mislukkingen kunnen worden

quartiers de notre chère Région bruxelloise, que nous aimons, dans laquelle nous avons construit des familles et dans laquelle nous voulons progresser.

Ce groupe WhatsApp a été contourné par la création d'un autre groupe par la STIB dans lequel des informations peuvent être envoyées, mais où personne ne peut répondre. Depuis le départ, j'ai demandé que les plaintes puissent être répertoriées. On ne peut pas diagnostiquer et soigner un quartier malade si l'on ne dispose pas de diagnostics. Il a été dit que cela serait fait. Le chemin du commerce a également formulé ce type de demande, mais elles n'ont jamais été acceptées.

Ce groupe WhatsApp était pourtant utile pour échanger. Je le dis clairement: il y a eu des moments où la STIB a essayé de casser les associations et de favoriser certains commerçants. L'exemple le plus concret est celui-ci: un commerçant qui rôle reçoit un palmier devant son commerce, et cela suffit à le calmer. Vous pouvez vérifier. Pendant un temps, la STIB ne voulait pas discuter avec les associations; ensuite, elle ne voulait parler qu'avec elles. Il faut savoir ce que l'on veut.

J'en viens à la mobilité. Lorsqu'on ferme le quartier et qu'un commerçant ne peut plus accéder à son commerce qu'à pied, il doit parfois parcourir 500 mètres sur le trottoir. Tous les matins, il a une marchandise à amener ou des déchets à évacuer. À ce jour, aucune solution sérieuse n'a été proposée par la STIB pour améliorer la livraison. Un commerçant ne doit pas devoir consacrer une demi-heure le matin, ou une heure le soir, pour sortir ses déchets ou faire entrer sa marchandise parce qu'il se trouve à 500 ou 600 mètres d'une voie accessible.

Il en va de même pour les amendes. C'est catastrophique. Il n'y a pas de zones de livraison suffisantes. Les commerçants doivent se faire livrer. Au début, les camionneurs venaient encore. Puis ils ont commencé à facturer 50 euros la livraison, puis 150 euros. Ensuite, de grandes entreprises comme DHL, avec des dépôts à Anvers, ont indiqué dans leur système informatique qu'elles ne devaient plus livrer à Stalingrad. Des marchandises venant d'Allemagne arrivent à Anvers, mais y restent parce que personne ne veut livrer le quartier.

Le pire, c'est que la police passe ensuite pour donner des amendes. Nous avons un listing d'amendes par commerçant qui, parfois, dépasse 5.000 euros sur une année. Nous avons essayé d'interpeller la Ville et la police. Nous avons organisé des réunions, mais nous n'avons aucun pouvoir.

Lorsque nous sommes passés du pacte 1, que nous avons refusé de signer parce qu'il ne convenait pas, au pacte 2, que nous avons signé parce que nous n'avions pas le choix, j'ai demandé que les associations du quartier

getrokken, ten goede moeten komen aan andere wijken in ons geliefde Brussels Gewest, waar gezinnen zijn gesticht en waar de mensen vooruit willen komen.

Om de WhatsAppgroep te omzeilen maakte de MIVB een andere groep aan waarin wel informatie kon worden verstuurd, maar niemand kon reageren. Vanaf het begin heb ik gevraagd om een overzicht van de klachten bij te houden. Je kan de problemen van een wijk immers niet aanpakken zonder een degelijke diagnose op basis van vaststellingen. Er werd beloofd om dat te doen. De handelaarsvereniging heeft iets soortgelijks gevraagd, maar dat verzoek werd nooit ingewilligd.

De WhatsAppgroep was nochtans nuttig om informatie uit te wisselen. Ik ga er geen doekjes om winden: er zijn momenten geweest waarop de MIVB heeft geprobeerd de verenigingen te breken en bepaalde handelaars te bevoordelen. Ik zal het met een heel concreet voorbeeld toelichten: een handelaar die zijn ongenoegen uitte, kreeg een palmboom voor zijn zaak geplaatst en dat moest dan maar volstaan om hem kalm te houden. Dat kunt u nagaan. Een tijdlang wilde de MIVB niet met de verenigingen praten, daarna wilde ze alleen nog maar met hen praten. Je moet weten wat je wilt.

Vervolgens wil ik het nog even hebben over de mobiliteit. Sinds de wijk is afgesloten en handelaars enkel nog te voet hun zaak kunnen bereiken, moeten zij soms 500 meter wandelen op het voetpad. Elke ochtend moeten zij goederen aanvoeren of afval afvoeren. Tot op heden heeft de MIVB geen serieuze oplossing aangereikt om de leveringen te vergemakkelijken. Het is niet normaal dat een winkelier 's ochtends een half uur of 's avonds een uur moet besteden aan het buitenzetten van zijn afval of het binnenhalen van zijn goederen, alleen maar omdat hij zich 500 of 600 meter van een bereikbare weg bevindt.

Al even rampzalig is het boetesysteem. Er zijn onvoldoende leveringszones, maar de handelaars moeten wel hun goederen kunnen laten bezorgen. In het begin kwamen de vrachtwagenchauffeurs nog wel. Na verloop van tijd begonnen ze 50 euro en daarna 150 euro per levering aan te rekenen. Wat later hebben grote bedrijven zoals DHL, met depots in Antwerpen, in hun computersysteem aangegeven dat er niet meer in de Stalingradlaan mocht worden geleverd. Goederen uit Duitsland komen wel in Antwerpen aan, maar blijven daar liggen omdat niemand wil leveren in de wijk.

Het ergste is dat de politie langskomt om boetes uit te schrijven. We hebben een overzicht van de boetes per handelaar en die bedragen lopen soms op tot meer dan 5.000 euro per jaar. We hebben geprobeerd de stad en de politie daarover aan te spreken. We hebben vergaderingen georganiseerd, maar we hebben geen enkele macht.

Toen we van het eerste pact, dat we weigerden te ondertekenen omdat het niet voldeed, overgingen naar het tweede pact, dat we ondertekenden omdat we geen keuze hadden, heb ik gevraagd om ook de buurtverenigingen te

puissent aussi participer au comité de pilotage, afin de discuter de la meilleure approche. Il fallait que nous disposions d'outils pour aider à la faisabilité du projet sans tension.

Je tiens à préciser qu'un commerçant a voulu se suicider à plusieurs reprises dans le quartier. C'est aussi cette réalité-là.

La sécurité est également un sujet. Un chantier amène de l'insécurité; c'est normal. Mais lorsque des barrières cachent la visibilité et que des touristes se font voler parce que des voleurs attendent derrière les barrières, cela porte préjudice au quartier, aux commerçants des Marolles, de Dansaert ou d'autres quartiers, et plus largement à toute la Région bruxelloise. Ces touristes réagissent ensuite sur les réseaux sociaux.

Je terminerai par la propreté. Je suis pragmatique et je cherche à améliorer le quotidien du quartier. J'ai une formation universitaire, j'ai obtenu une licence en environnement. Nos quartiers populaires sont parfois sales, et ce n'est pas toujours la faute de Bruxelles-Propreté. Mais Bruxelles-Propreté y participe aussi.

Nous avons essayé de mettre ce problème de propreté sur la table. La STIB n'a pas l'expertise pour gérer autre chose que le déplacement de personnes dans des trams, des bus et des métros. Elle n'a pas la capacité de gérer les déchets. Pourtant, elle a voulu les gérer. Elle a dépensé beaucoup d'argent. Elle a mis en place des points de collecte qui sont encore là aujourd'hui, mais qui sont devenus ingérables. Dans le quartier, ils ont implanté cinq points de collecte soi-disant fermés avec des cadenas, mais on y trouve des montagnes de poubelles, avec des rats et des souris.

Nous avons essayé d'aider pour améliorer la situation. Cela a été refusé. Entre-temps, Stalem a lancé un projet destiné au départ au quartier, pour améliorer la propreté. La STIB n'en a pas voulu. La Région a ensuite décidé d'investir 300.000 euros pour une remise à zéro pour rendre le quartier propre car des personnes venaient en camionnette d'autres quartiers pour jeter leurs poubelles chez nous, et notre quartier est devenu un lieu d'accueil pour déchets.

L'initiative lancée par Stalem, refusée dans le quartier, connaît aujourd'hui du succès ailleurs. Les Galeries royales Saint-Hubert nous ont demandé, depuis un an, de gérer leurs déchets. Nous le faisons avec des vélos électriques, avec des remorques fabriquées dans le quartier, par des gens du quartier. Il est dommage que nous devions exporter notre savoir-faire alors que le quartier et la STIB l'ont refusé.

laten deelnemen aan de stuurgroep, zodat besproken kon worden wat de beste aanpak zou zijn. We hadden instrumenten nodig om ervoor te zorgen dat het project zonder spanningen kon worden uitgevoerd.

Ik wil erop wijzen dat een handelaar in de wijk meerdere zelfmoordpogingen heeft ondernomen. Ook dat is de realiteit daar.

Veiligheid is eveneens een probleem. Werken brengen een zekere mate van onveiligheid met zich mee, dat is normaal. Wanneer afsluitingen echter alles aan het zicht onttrekken en toeristen het slachtoffer worden van diefstal omdat daders zich achter die afsluitingen kunnen verschuilen, schaadt dat niet alleen de wijk zelf, maar ook de handelaars van de Marollen, de Dansaertwijk en andere Brusselse buurten, en uiteindelijk het imago van het hele Brussels Gewest. Die toeristen doen hun verhaal op de sociale media.

Tot slot wil ik het hebben over de netheid. Ik ben pragmatisch ingesteld en zoek naar oplossingen die het dagelijkse leven in de wijk verbeteren. Ik heb een universitaire opleiding genoten en een licentiaatsdiploma in milieuwetenschappen behaald. Onze volkswijken liggen er soms vuil bij en dat ligt niet altijd aan Net Brussel. Net Brussel draagt daarin echter wel een verantwoordelijkheid.

Wij hebben geprobeerd om het netheidsprobleem aan te kaarten. De MIVB beschikt niet over de expertise om andere zaken te beheren dan het vervoer van personen met tram, bus of metro. Afvalbeheer behoort niet tot haar kerntaken. Toch heeft zij geprobeerd om dat zelf in handen te nemen. Daar heeft zij veel geld voor uitgegeven. Er werden inzamelpunten ingericht die vandaag nog steeds bestaan, maar intussen onbeheersbaar zijn geworden. In de wijk zijn er vijf afgesloten inzamelpunten met hangsloten gevestigd, maar in werkelijkheid liggen daar bergen afval, die ratten en muizen aantrekken.

Wij hebben pogingen gedaan om de situatie te verbeteren. Die hulp werd afgewezen. Intussen heeft Stalem een project opgestart om de netheid te verbeteren, dat aanvankelijk enkel voor de wijk was bedoeld. De MIVB wilde er niet van weten. Vervolgens heeft het gewest beslist om 300.000 euro te investeren om orde op zaken te stellen en de wijk proper te maken, want er kwamen mensen met bestelwagens uit andere wijken hun afval bij ons dumpen, waardoor onze buurt werd overspoeld door afval.

Het initiatief dat Stalem in de wijk opstartte maar daar op verzet stuitte, kent vandaag elders wel succes. De Koninklijke Sint-Hubertusgalerijen hebben ons een jaar geleden gevraagd om hun afval te beheren. Dat doen wij met elektrische fietsen en aanhangwagens die in de wijk zelf worden vervaardigd, door mensen uit de wijk. Het is jammer dat zowel de wijk als de MIVB onze knowhow hebben afgewezen en dat wij die elders zijn gaan moeten inzetten.

Je terminerai simplement en demandant que la STIB soit prévoyante et qu'elle ne soit responsable que des choses pour lesquelles elle est compétente. Pas du reste.».

2.7. Exposé de Chico Keksi, président, Promo Jeunes ASBL, et d'Olivier De Roy, administrateur, Royal IV Brussels ASBL

M. Chico Keksi a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Mme la présidente, mesdames et MM. les députés, je ne vais pas consacrer trop de temps à me présenter. Certains ici sont des amis ou des personnes que je connais de longue date. Je suis un ancien sportif, un militant associatif, un ancien du quartier, avec cinquante-cinq ans de présence au palais du Midi. Parmi mes collègues, je suis probablement l'un des plus anciens.

J'ai très tôt fait du sport un levier d'émancipation et d'intégration. Je salue d'ailleurs dans cette assemblée quelqu'un qui, dans sa commune, a lutté contre l'exclusion par le sport.

Promo Jeunes ASBL est née en 1989, comme la Région. C'est un hasard symbolique. L'association est née d'un acte simple et fondateur: un refus d'accès à un bâtiment public. À l'époque, un jeune du quartier s'est vu interdire l'accès à une infrastructure sportive publique. Ce refus n'était pas le fait du club, mais d'un préposé. Cette situation a été vécue par l'ensemble de la communauté, les voisins et les amis, comme quelque chose d'inacceptable. C'est dans ce contexte que Promo Jeunes a vu le jour.

Nous voulions permettre à des jeunes d'accéder simplement à une animation sportive, à un club local. À l'époque, il faut être clair, notre Région était faite avec des administrations récalcitrantes et des clubs qui ne voulaient pas de ces jeunes. Nous avons commencé par faire du sport en rue, pour donner envie aux jeunes de rejoindre les clubs sportifs. Cela s'est fait dans toutes les communes de Bruxelles, avec ou sans la collaboration des communes, par l'occupation de l'espace public. Nous revendiquons cette manière de faire: lorsqu'il y a des jeunes, nous y allons.

Nous sommes depuis trente-sept ans dans le métro. Nous étions entrés dans le métro un peu par une autre clé que la clé officielle. La STIB a découvert notre présence deux ans plus tard, et nous occupons toujours la station De Brouckère. Cela prouve que nous ne sommes pas des personnes dangereuses ou extrémistes. Nous sommes aujourd'hui un service apparenté au public: une organisation de jeunesse et une AMO pour les moins de dix-huit ans, avec dix-neuf travailleurs.

Ik sluit af met een eenvoudige oproep: laat de MIVB vooruitziend handelen en zich enkel bezighouden met datgene waarvoor zij daadwerkelijk bevoegd is. Niet met alles daarbuiten.”.

2.7. Uiteenzetting van Chico Keksi, voorzitter van de vzw Promo Jeunes, en Olivier De Roy, bestuurder van de vzw Royal IV Brussels

De heer Chico Keksi heeft voor de parlementsleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Mevrouw de voorzitter, dames en heren volksvertegenwoordigers, ik ga niet te veel tijd nemen om mezelf voor te stellen. Sommige van de mensen die hier vandaag zijn, zijn vrienden of mensen die ik al lang ken. Ik heb vroeger nog aan sport gedaan, ik ben actief in het verenigingsleven en met vijfenvijftig jaar in het Zuidpaleis op de teller ben ik een oudgediende in de wijk. Van alle collega's hier ben ik wellicht de oudste.

Al zeer vroeg heb ik sport ingezet als een hefboom voor emancipatie en integratie. Ik wil overigens lof toezwaaien aan iemand in deze commissie die in zijn gemeente uitsluiting heeft bestreden via sport.

De vzw Promo Jeunes zag net als het gewest het levenslicht in 1989. Dat is een symbolisch toeval. De aanleiding voor het ontstaan van de vzw was een eenvoudig voorval waarbij iemand de toegang tot een openbaar gebouw werd ontzegd. Een jongere uit de wijk mocht destijds een openbare sportvoorziening niet binnen. Die weigering kwam niet van de club zelf, maar van een personeelslid. De hele gemeenschap, burens en vrienden, vonden dat onaanvaardbaar. In die context is Promo Jeunes ontstaan.

Wij wilden ervoor zorgen dat jongeren gewoon de kans kregen om bij een plaatselijke club te gaan sporten. Laten we eerlijk zijn: de gewestelijke besturen waren in het verleden niet geneigd om daar iets aan te doen en de jongeren waren destijds niet welkom bij de sportclubs. Daarom zijn wij begonnen met het organiseren van sportactiviteiten op straat om jongeren zin te geven zich aan te sluiten bij een sportclub. We hebben dat in alle Brusselse gemeenten, met of zonder steun van het lokale bestuur, gedaan door de openbare ruimte te gebruiken. Dat is nog steeds onze manier van werken: wij gaan naar de jongeren toe.

Zo zijn we al zevenendertig jaar aanwezig in de metrostations. We zijn daar niet via de officiële kanalen terechtgekomen. De MIVB ontdekte pas na twee jaar dat we er waren en vandaag zijn we nog steeds actief in het station De Brouckère. Dat toont aan dat wij geen gevaarlijke of extremistische organisatie zijn. Vandaag zijn we een vereniging die gelijkgesteld is met een openbare dienst: een jongerenorganisatie en een “*service d'aide en milieu ouvert*” voor minderjarigen, met negentien medewerkers.

À un moment donné, nous avons été sortis du palais du Midi. Nous avons organisé une fête pour dire au revoir au Palais du Midi, avec 1.500 jeunes à l'intérieur. Personne n'en a tenu compte.

En 2017, nous avons prêté nos bâtiments à la STIB pour faire des sondages, mais rien ne nous a été expliqué. Nous avons écrit au médiateur de la STIB, au service des affaires publiques, et l'on nous a renvoyés vers la ville, puis vers la Région. Aujourd'hui, nous sommes toujours sans bâtiment.

Nous avons fermé le bâtiment le 30 août. Vingt travailleurs se trouvaient au troisième étage. Ils n'ont pas eu accès à leur bureau. Nous étions locataires de la Ville de Bruxelles; la Ville a transmis le bâtiment à la STIB. Effectivement, nous n'avions pas quitté les lieux pour le 30 août, mais il y avait encore un travailleur. Il existe une justice dans ce pays, mais nous n'avons pas introduit d'action. En une semaine, nous sommes partis dans un bâtiment loué à côté, trois fois plus cher.

Promo Jeunes accompagne, soutient, développe et crée des espaces d'expression, de rencontre et de citoyenneté interactive. J'ai vécu dans ce prémétro. Certains n'étaient pas du quartier à l'époque, mais nous avons vécu dans un chantier où ma mère, qui travaillait à Saint-Pierre, devait partir de la place Anneessens, aller jusqu'à la Bourse pour traverser, ou jusqu'à Lemonnier pour remonter vers Saint-Pierre. Voilà ce qu'était déjà ce chantier à l'époque.

Savez-vous que dans le prémétro actuel, il existe 10.000 mètres carrés inutilisés? À la station Anneessens, il y a une salle de théâtre de 200 places, inutilisée depuis 1974. À la station De Brouckère, entre De Brouckère et le lien du métro, il existe une galerie commerçante de 200 mètres de long, inutilisée également. Cela correspond à peu près à ce que l'on aurait pu faire entre Constitution et Lemonnier.

À l'époque, nous habitions à la place Anneessens. Cette place ne s'appelait pas Anneessens dans le langage du quartier, mais la petite Colombie. Pourquoi? Parce que l'héroïne y est passée. Pas la drogue d'aujourd'hui, mais celle qui faisait mal, celle qui faisait perdre des amis et des familles. J'en ai perdu plusieurs. Cette place a souffert du prémétro, puis d'une rénovation du palais du Midi entre 1978 et 1984, pour un milliard de francs belges.

Ce bâtiment est exceptionnel. Le palais du Midi, ce n'est pas seulement la salle de basket que l'on voit. Il y a trois gymnases pour la danse, deux rings de boxe à l'étage, des jeux de l'esprit, une verrière exceptionnelle au premier

Op een bepaald moment werden we uit het Zuidpaleis gezet. We organiseerden toen een afscheidsfeest met 1.500 jongeren in het gebouw. Niemand had dat verwacht.

In 2017 hebben we onze lokalen ter beschikking gesteld van de MIVB voor bodemonderzoeken, maar we kregen geen verdere uitleg. We hebben de ombudsman van de MIVB en de dienst openbare aangelegenheden aangeschreven, maar die verwezen ons naar de stad Brussel, die ons op haar beurt doorverwees naar het gewest. Vandaag hebben we nog altijd geen gebouw waar we terecht kunnen.

Wij hebben de deur van het gebouw op 30 augustus achter ons dichtgetrokken. We hadden twintig medewerkers op de derde verdieping. Ze mochten hun bureau niet meer in. Wij huurden het gebouw van de stad Brussel. Die heeft het dan overgedragen aan de MIVB. We waren tegen 30 augustus inderdaad nog niet vertrokken, want er was nog één medewerker aanwezig. We hadden naar het gerecht kunnen stappen, want dat kan in dit land, maar we hebben het niet gedaan. Binnen één week zijn we verhuisd naar een gebouw ernaast, dat we huren voor een bedrag dat driemaal hoger is.

Promo Jeunes biedt begeleiding en ondersteuning en ontwikkelt en creëert ruimten voor expressie, ontmoeting en interactief burgerschap. Ik heb de periode waarin de premetro werd aangelegd, nog meegemaakt. Sommigen waren op dat moment nog niet in de wijk aanwezig, maar door de premetrowerken die werden uitgevoerd, moest mijn moeder, die in het Sint-Pieters ziekenhuis werkte, van het Anneessensplein tot aan de Beurs stappen om daar over te steken, of tot aan Lemonnier gaan om vervolgens terug richting Sint-Pieter te gaan. Zo ingrijpend waren de werken toen al.

Wist u dat 10.000 vierkante meter ruimte in de huidige premetrostations niet gebruikt wordt? In het station Anneessens bevindt zich een theaterzaal met 200 plaatsen die sinds 1974 niet wordt gebruikt. In het station De Brouckère ligt tussen het station en de metrolijn een leegstaande winkelgalerij van 200 meter lang. Die had min of meer gepast tussen Grondwet en Lemonnier.

Wij woonden destijds aan het Anneessensplein. In de volksmond werd dat plein "klein Colombia" genoemd. Waarom? Omdat er heroïne gebruikt werd. Niet de drug zoals we die vandaag kennen, maar een verwoestende drug, waardoor mensen vrienden en familieleden verloren. Zelf heb ik er verschillende verloren. Dat plein heeft geleden onder de aanleg van de premetro en vervolgens onder de renovatie van het Zuidpaleis tussen 1978 en 1984, die een miljard Belgische frank kostte.

Het Zuidpaleis is een uitzonderlijk pand. Het omvat veel meer dan alleen de basketbalzaal, die het meest in het oog springt. Er zijn drie danszalen, twee boksringen op de bovenverdieping, ruimten voor denkspelletjes, een

étage, une galerie VIP, une galerie presse, un local médical. Si l'on regarde la richesse de ce bâtiment, la petite salle du bas ne représente que 3.000 mètres carrés sur 40.000. Le complexe sportif ne se limite pas au rez-de-chaussée; il faut monter aux étages.

Ce bâtiment a accueilli du sport, des fêtes, des expositions. Le palais du Midi, c'était tout cela. Il a aussi été un marché aux bestiaux, un marché à la volaille.

Je rappelle ces images pour dire que le palais du Midi a servi pendant 150 ans, dont 75 ans pour le sport. Existe-t-il à Bruxelles un autre bâtiment identique au palais du Midi? Existe-t-il un autre bâtiment de ce type en Belgique? Il n'y en a pas. Des personnes sont venues d'Europe, de Bordeaux, de Lyon, d'Écosse, pour voir ce bâtiment.

Le palais du Midi est un patrimoine, pas seulement de pierres, mais un patrimoine social et humain. Il n'a servi qu'au public. Je ne comprends pas cet empressement à vouloir enlever quelque chose qui a servi aux citoyens.

Je ne connais pas un habitant du quartier, un commerçant, ni même un Bruxellois qui demande la destruction du palais du Midi. Oui, nous avons besoin de métro. Oui, nous avons besoin de beaucoup de choses. Mais on ne construit pas mieux contre les gens, ni en détruisant ce qui a marché.

On nous dit qu'une autre salle de sport sera construite ailleurs. Mais les mêmes publics viendront-ils? On prévoit de délocaliser les clubs dans une autre salle, avec des logements autour, sans parking, avec des problèmes de transport. Le week-end, ce sont 1.500 personnes qui se déplacent pour les compétitions. Pensez-vous que ces clubs resteront vivants?

La plus grande difficulté pour un club sportif ou une association est d'impliquer les parents. Ce travail de trente ou quarante ans devra être recommencé. Tous ensemble, il faudra tout recommencer si cette infrastructure est déplacée.

J'en viens à la destruction du palais du Midi. Selon l'étude d'incidences, il est prévu 2.150 camions pour une première phase, 1.500 pour une deuxième, 4.000 pour creuser le tunnel, puis encore 5.800 camions complémentaires pour reconstruire seulement le gros œuvre. On parle aussi de 8.900 camions selon l'étude. Et l'on voudrait nous faire croire que tout cela se fera sans bruit, sans poussière, sans impact pour les habitants.

Regardons les choses en face. Cela fait déjà sept ans. Nous avons ouvert notre local il y a plus de dix ans pour

uitzonderlijke glazen overkapping op de eerste verdieping, een VIP-galerij, een persgalerij en een medische ruimte. Het gebouw is onmetelijk groot. De kleine zaal beneden neemt slechts 3.000 van de 40.000 vierkante meter in. Het sportcomplex bevindt zich niet enkel op de benedenverdieping, maar ook op de bovenverdiepingen.

Het gebouw werd gebruikt voor sportactiviteiten, feesten en tentoonstellingen. Dat kon allemaal in het Zuidpaleis. Het heeft ook dienst gedaan als vee- en pluimveemarkt.

Ik verwijs naar die geschiedenis om duidelijk te maken dat het Zuidpaleis al 150 jaar in gebruik is, waarvan 75 jaar voor sportactiviteiten. Bestaat er in Brussel een ander gebouw dat zich hiermee kan meten? Of elders in België? Neen. Van over heel Europa, onder meer vanuit Bordeaux, Lyon en zelfs Schotland, zijn mensen naar hier gekomen om het gebouw te bekijken.

Het Zuidpaleis is erfgoed, niet gewoon een hoop stenen, maar sociaal en menselijk erfgoed. Het heeft altijd een openbare functie gehad. Ik begrijp niet waarom men zo'n haast heeft om iets af te breken dat altijd ten dienste van de mensen heeft gestaan.

Ik ken geen enkele wijkbewoner, handelaar of zelfs Brusselaar die vraagt om het Zuidpaleis af te breken. Ja, we hebben een metro nodig. Net zoals we zoveel andere dingen nodig hebben. Maar men bouwt geen betere stad door in te gaan tegen wat de mensen willen of door iets af te breken wat altijd goed heeft gewerkt.

Men zegt ons dat elders een nieuwe sportzaal zal worden gebouwd. Maar zal daar hetzelfde publiek naartoe gaan? Het plan is om de sportclubs te verhuizen naar een andere locatie, te midden van woningen en zonder parking. Dat kan niet anders dan tot verkeersproblemen leiden. Tijdens het weekend verplaatsen zich 1.500 mensen voor de wedstrijden. Denkt u dat de clubs op die manier leefbaar blijven?

De grootste uitdaging voor sportclubs en verenigingen bestaat erin de ouders te betrekken bij wat ze doen. Het werk dat ze in de voorbije dertig à veertig jaar hebben opgebouwd om dat doel te bereiken, zullen ze nu gewoon moeten herbeginnen. Indien ze ergens anders naartoe moeten, zullen ze van nul moeten herbeginnen.

Ik wil nog een woordje kwijt over de afbraak van het Zuidpaleis. Volgens de effectenstudie zouden in een eerste fase 2.150 vrachtwagens en in een tweede fase 1.500 vrachtwagens nodig zijn, vervolgens 4.000 om de tunnel uit te graven en nog eens 5.800 om alleen de ruwbouwconstructie weer op te bouwen. Elders in de studie is zelfs sprake van 8.900 vrachtwagens. Men wil ons doen geloven dat die allemaal geen lawaai, stof en impact voor de buurtbewoners zullen teweegbrengen.

Laten we elkaar niets wijsmaken. De werken duren nu al zeven jaar. Meer dan tien jaar geleden hebben we onze

que la STIB puisse faire des tests. Sept ans, cela ressemble déjà à Guantanamo. Sept ans de nuisances, sept ans de saleté, sept ans de galères, sept ans de ravages, malgré les experts et les études présentées. Sept ans de patience et de dégâts irréparables.

Ce que l'on imagine aujourd'hui, ce n'est pas l'île aux enfants. C'est deux ans et demi de démolition, trois ans de creusement et trois ans de reconstruction, s'il n'y a pas de retard, s'il n'y a pas d'avis contraire, si l'on ne découvre pas de nouvelles surprises. On nous promet neuf à dix ans de chantier.

Un quartier qui a déjà supporté le prémétro, puis sept ans de chantier, puis sept ans d'études et d'occupation de l'espace public, ne peut pas encore se voir promettre neuf à dix ans de plus. Cela fait trop mal aux Bruxellois. Réfléchissez à cela.».

M. Olivier De Roy a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Je vous remercie de me recevoir comme responsable d'un club sportif. Je dirige également Promo Jeunes ASBL, mais aujourd'hui je m'exprime surtout comme responsable de club.

Je vous remercie aussi de donner tort à celles et ceux qui ont, manifestement, exercé une pression externe sur la commission pour que Chico Keksi, moi-même, le sport ou le monde associatif ne soyons pas entendus. À notre avis, il était important que nous soyons entendus, car nous étions des acteurs importants, et peut-être principaux, dans le palais du Midi.

Je n'ai pas énormément préparé cette intervention, parce qu'en tant que dirigeant bénévole de club, je suis un peu épuisé par tout ce que nous appelons un cirque. Je pense d'ailleurs que c'est l'un des objectifs atteints par ceux qui ont mis cela en place: rendre les gens excédés, les priver de la force de lutter, d'expliquer et de comprendre.

J'ai compris que l'objet de cette commission était de comprendre, et non de prévoir le futur. C'est pourquoi j'ai été étonné d'entendre, à un moment donné, que l'on annonçait la réouverture de ce bâtiment en juin pour y jouer des matchs, alors qu'il n'y a plus de matchs à cette période-là. Cette annonce a été faite sans aucune concertation avec les acteurs concernés, notamment les sportifs.

Je dirige un club de basket. Je ne suis pas le représentant de l'ensemble des clubs sportifs. Nous avons essayé de nous réunir entre clubs, pour discuter et nous mobiliser, mais il existe des craintes et des freins. Les clubs ne parlent

lokalen opengesteld om er proeven te laten uitvoeren door de MIVB. Zeven jaar al is het alsof we op Guantanamo zitten. Zeven jaar al dat we te maken krijgen met hinder en vuil, dat we door een hel gaan en dat alles in puin ligt, in tegenstelling tot wat de experts en de studies ons hadden voorgespiegeld. Zeven jaar al dat we geduld oefenen en onherstelbare schade lijden.

De plannen die vandaag voorliggen zijn geen pretje. Tweeënhalf jaar afbraakwerken, drie jaar graafwerken en drie jaar heropbouwwerken, gesteld dat er geen vertragingen optreden, geen negatieve adviezen worden geformuleerd en er geen nieuwe verrassingen opduiken. Er worden ons nog eens negen tot tien jaar werken in het vooruitzicht gesteld.

Het kan toch niet dat een wijk die in het verleden reeds de werken voor de aanleg van de premetro en daarna opnieuw zeven jaar werken, studies en inpalming van de openbare ruimte heeft moeten ondergaan, nog eens negen tot tien jaar in hetzelfde schuitje moet blijven zitten. Dat is te zwaar voor de Brusselaars. Denk daar eens goed over na.”.

De heer Olivier De Roy heeft voor de parlementsleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Ik dank u dat ik hier het woord mag nemen als verantwoordelijke van een sportclub. Ik bekleeft ook een leidende functie in de vzw Promo Jeunes, maar vandaag spreek ik vooral als clubverantwoordelijke.

Ik wil u ook bedanken omdat u ingaat tegen de externe druk die duidelijk werd uitgeoefend op deze commissie om Chico Keksi, mijzelf, de sportsector en het verenigingsleven niet aan het woord te laten. Wij vinden het belangrijk om onze stem te laten horen, omdat wij een belangrijke en misschien wel de belangrijkste rol hebben gespeeld in het Zuidpaleis.

Ik heb mijn uiteenzetting niet grondig voorbereid, omdat ik als vrijwillige clubbestuurder uitgeput ben door wat wij alleen maar als een circus kunnen omschrijven. Ik denk overigens dat de drijvende krachten achter het project daarmee bereikt hebben wat ze wilden, namelijk de mensen murw maken en hen de kracht ontnemen om nog te vechten, uitleg te geven of de dingen te begrijpen.

Naar ik begrepen meen te hebben, is het doel van deze commissie niet om in de toekomst te kijken, maar wel om te begrijpen wat er is gebeurd. Ik was dan ook verbaasd te vernemen dat het gebouw in juni opnieuw zou worden opengesteld voor wedstrijden, terwijl er in die periode geen wedstrijden meer zijn. Dat nieuws werd aangekondigd zonder dat er ook maar enig overleg was gepleegd met de betrokkenen, en al zeker niet met de sportclubs.

Ik leid een basketbalclub. Ik vertegenwoordig niet alle sportclubs. Wij hebben geprobeerd om de clubs samen te brengen, zodat we de zaken konden bespreken en we onze krachten konden bundelen, maar er heerst veel angst

pas ouvertement. Certains sont contents, d'autres moins. Il est très difficile de les réunir manifestement par crainte des subsides à recevoir de la Ville de Bruxelles.

Pour que vous compreniez de quoi je parle, j'ai rejoint Chico Keksi en 1989 au palais du Midi. Pendant trente-six ans, j'y étais presque jour et nuit pour gérer le basket, Promo Jeunes, et parfois même pour y dormir. En dehors du concierge qui avait un appartement sur place, j'étais probablement le deuxième résident du palais du Midi. Cette proximité avec tous les acteurs de terrain de la Ville, les ouvriers et les usagers, nous a permis de continuer à avancer malgré les problématiques du chantier.

Pour les clubs sportifs, il faut distinguer deux périodes. La première commence avant l'annonce du démantèlement éventuel du palais du Midi, vers 2017-2018. En plus du club de basket, nous gérons la taverne du palais du Midi, qui donnait sur Lemonnier et van der Weyden. Nous étions donc littéralement au milieu du chantier, même si l'on nous a souvent expliqué que nous n'étions pas dans le périmètre et que nous n'avions pas droit aux primes.

Dans les caves de cette taverne, il y a sept ou huit ans, des personnes sont venues faire les premiers trous et sondages. Quelque temps plus tard, une série de personnes en gilet jaune sont entrées dans la taverne en nous expliquant qu'elles allaient tout fermer: les caves, les toilettes, pendant trois ans, mais qu'ensuite ce serait magnifique. On nous a fermé cet établissement sur le boulevard Lemonnier, qui rapportait environ 25.000 euros par an au club et aux jeunes du basket.

Dès le début, nous avons été ignorés. Comme nous étions une ASBL, nous n'avions droit à aucune indemnité. Malgré cela, j'assistais aux réunions avec les commerçants, car ils m'y invitaient. Pour eux, il était important qu'une personne du milieu sportif soit présente. Mais je n'étais jamais officiellement convoqué. Par exemple, des réunions avec les commerçants se tenaient à l'étage, dans l'espace VIP, alors que nous étions en bas dans ce qui nous servait de taverne et de bureau.

Pendant cette première période, les clubs n'ont pas été directement affectés dans leurs activités sportives, sauf par les restrictions de circulation autour du bâtiment, qui compliquaient la venue des sportifs, des familles et des équipes extérieures. La signalisation était catastrophique, au point que nous avons fini par nous en occuper nous-mêmes. Mais les clubs n'étaient pas affectés dans le sens où ils n'avaient aucune information. En tant que responsable de club sportif, je n'ai jamais reçu le moindre écrit de la ville, de la Région ou de la STIB officialisant quoi que ce soit. Nous avons reçu des informations pour Promo Jeunes dans d'autres cadres, mais jamais comme club sportif.

en terughoudendheid. De clubs spreken zich niet openlijk uit. Sommige zijn tevreden, andere niet. Het is bijzonder moeilijk om ze samen te brengen, omdat ze vrezen voor de subsidies die ze krijgen van de stad Brussel.

Om duidelijk te maken waarover ik spreek: ik werk sinds 1989 met Chico Keksi samen in het Zuidpaleis. Gedurende zesendertig jaar was ik er bijna dag en nacht aanwezig om basketbalactiviteiten te organiseren en Promo Jeunes in goede banen te leiden. Soms bleef ik er zelfs slapen. Buiten de conciërge, die een appartement had in het gebouw, was ik wellicht de tweede vaste bewoner van het Zuidpaleis. Dankzij de nauwe contacten met de medewerkers van de stad, de arbeiders en de verenigingen zijn wij ondanks alle problemen als gevolg van de werken kunnen blijven voortdoen waarmee we bezig waren.

Voor de sportclubs moeten we een onderscheid maken tussen twee periodes. De eerste periode begint rond 2017-2018, net voordat het nieuws kwam dat het Zuidpaleis misschien zou worden afgebroken. Naast de basketbalclub baatten wij ook de taverne van het Zuidpaleis, die uitgaf op Lemonnier en de van der Weyden, uit. We bevonden ons dus letterlijk te midden van de werken, ook al kregen we vaak te horen dat we buiten de werfzone zaten en we dus geen recht hadden op een premie.

Zeven à acht jaar geleden zijn in de kelders van die taverne de eerste boringen en onderzoeken uitgevoerd. Niet veel later kwamen mensen in fluohesjes ons vertellen dat alles gesloten zou worden: de kelders, de toiletten, en dat gedurende drie jaar, maar dat daarna alles prachtig zou zijn. De zaak aan de Lemonnierlaan, die jaarlijks ongeveer 25.000 euro opbracht voor de basketbalclub en de jeugdwerving, werd gesloten.

Van bij het begin werd er geen rekening gehouden met ons. Aangezien wij een vzw waren, hadden wij geen recht op een schadevergoeding. Desalniettemin nam ik deel aan de vergaderingen met de handelaars, omdat ze mij dat vroegen. Zij vonden het belangrijk dat er ook iemand van de sportclubs aanwezig was. Ik ben echter nooit officieel uitgenodigd geweest. Zo vonden boven ons in de VIP-ruimte vergaderingen met de handelaars plaats, terwijl wij beneden onze taverne en ons kantoor hadden.

Gedurende die eerste periode ondervonden de sportactiviteiten van de clubs geen rechtstreekse hinder. Doordat er rond het gebouw verkeersbeperkingen golden, was het voor de sporters, gezinnen en bezoekende ploegen alleen iets moeilijker om het gebouw te bereiken. De bewegwijzering was zo rampzalig dat wij er uiteindelijk maar zelf hebben aangebracht. De clubs werden echter nergens bij betrokken en kregen geen officiële informatie. Als sportclubverantwoordelijke heb ik nooit één formeel schrijven ontvangen van de stad, het gewest of de MIVB. We kregen vanuit andere hoeken wel informatie voor Promo Jeunes, maar als sportclub werden we nergens van op de hoogte gebracht.

Le principal problème était l'absence d'interlocuteur. Lorsqu'il y avait des problèmes pratiques dans les salles de sport, on pouvait parfois s'adresser à un ouvrier de la Ville. Mais lorsqu'il s'agissait de problèmes liés au chantier, qui dirigeait? La STIB? Le chef de chantier? Un interlocuteur est apparu à un moment, mais il venait ponctuellement. C'était un vrai problème de communication.

Il y a eu le groupe WhatsApp dont Nour Eddine Layachi a parlé. J'y étais inclus, et peut-être d'autres clubs également. Mais il s'agissait généralement d'informations données à la dernière minute, parfois à l'avant-dernière minute, indiquant que quelque chose allait changer ici ou là. Il était impossible de prévenir correctement les personnes concernées.

Il faut comprendre que les 4.500 personnes qui passaient chaque semaine au palais du Midi, dont probablement 3.000 sportifs, n'étaient au courant de rien. Les clubs qui les encadraient n'avaient que des bribes d'information. Nous ne pouvions pas communiquer correctement avec nos membres, car nous ne savions pas quoi leur dire. Mais comme le sport pouvait continuer, le problème semblait ne pas exister.

Puis est arrivée l'annonce, par voie de presse, du projet ou de la décision de démantèlement du palais du Midi. Tous les concernés l'ont appris ainsi. Le lendemain, le bourgmestre est venu rencontrer les commerçants. Trois jours plus tard, nous avons eu une réunion avec l'échevin des sports, qui nous a dit qu'il y avait une mauvaise nouvelle, mais que ce n'était pas grave, parce que nous pouvions rester, que rien ne tomberait sur notre tête et que l'on verrait ensuite.

Ensuite, peut-être pour faire passer la pilule, nous avons eu une réunion extraordinaire au cours de laquelle on nous a présenté les plans de tout ce qui allait être construit, installé ou loué pour remplacer le palais du Midi. Il était question d'une salle à 10 millions d'euros aux Arts et Métiers, transitoire ou non, qui correspondrait au rez-de-chaussée du palais du Midi, ainsi que d'une location rue des Poissonniers pour les autres activités. Tout le monde était rassuré. Nous avons expliqué à nos clubs qu'il n'y avait pas de problème, qu'ils seraient déplacés de 500 mètres, que le sport de quartier serait maintenu dans la même proximité et dans des installations équivalentes.

Puis les choses se sont accélérées. Il y a eu les élections, un changement de majorité, et tout ce qui avait été décidé auparavant nous a été présenté comme non valable, non légal ou non faisable. Les 17 millions prévus par la Région pour indemniser la ville et relocaliser les activités du Palais du Midi, hors école, donc notamment le sport et l'associatif, n'étaient plus utilisés de cette manière.

Het grootste probleem was dat er geen enkel aanspreekpunt was. Wanneer zich praktische problemen voordeden in de sportzalen, konden we soms afstappen op een stadsarbeider. Maar wie was verantwoordelijk voor de problemen die het gevolg waren van de werken? De MIVB? De werfleider? Op een bepaald moment was er iemand aangesteld als contactpersoon, maar die liet zich maar sporadisch zien. De communicatie was echt problematisch.

Er was een WhatsAppgroep, waarover Nour Eddine Layachi het al had. Ik zat ook in die groep, net als wellicht enkele andere clubs. Meestal werd daarin echter pas op het laatste of het allerlaatste moment informatie gedeeld wanneer er ergens iets op til was. Op die manier konden wij de betrokkenen onmogelijk tijdig informeren.

U moet weten dat de 4.500 mensen die wekelijks naar het Zuidpaleis kwamen, onder wie ongeveer 3.000 sporters, van niets op de hoogte waren. De clubs waarbij zij aangesloten waren, hadden slechts snippers informatie. Wij konden onze leden niet correct informeren, omdat wij zelf niet wisten wat we hen moesten vertellen. Zolang de sportactiviteiten konden voortgaan, leek er echter geen vuiltje aan de lucht.

Vervolgens verscheen in de pers het bericht dat er plannen waren of beslist was om het Zuidpaleis te ontmantelen. Alle betrokkenen hebben het langs die weg vernomen. De volgende dag ging de burgemeester naar de handelaars. Drie dagen later volgde een vergadering met de schepen van Sport, die slecht nieuws had voor ons, al was dat niet erg, zo zei hij, want voorlopig konden we blijven en we zouden later dan wel verder zien.

Daarna volgde, wellicht om de pil te verzachten, een buitengewone vergadering waarop de plannen werden voorgesteld van alles wat er zou worden gebouwd, ingericht of gehuurd om het Zuidpaleis te vervangen. Er werd een zaal van 10 miljoen euro aan Arts et Métiers voorgesteld als tijdelijke of permanente oplossing, die vergelijkbaar was met de benedenverdieping van het Zuidpaleis. Daarnaast zou voor de andere activiteiten een locatie worden gehuurd in de Visverkopersstraat. Iedereen werd gerustgesteld. Wij hebben onze clubs uitgelegd dat er geen probleem was, dat ze naar een gebouw amper 500 meter verder zouden verhuizen en dat er in de nabije omgeving in gelijkwaardige infrastructuur buurtsport beoefend zou kunnen blijven worden.

Daarna is alles in een stroomversnelling gekomen. Er vonden verkiezingen plaats, er trad een nieuwe meerderheid aan en alles wat eerder was beslist, werd plots voorgesteld als ongeldig, onwettig of onuitvoerbaar. De 17 miljoen euro die het geweest had uitgetrokken om de stad te vergoeden en de activiteiten van het Zuidpaleis op de school na, dus vooral de sportclubs en verenigingen elders onder te brengen, werd uiteindelijk niet meer daarvoor gebruikt.

La Ville a alors travaillé à relocaliser les clubs ici et là, parfois en changeant un robinet ou en installant un banc. C'était le minimum qu'elle pouvait faire. Certains clubs sont satisfaits, d'autres non. La majorité se retrouve totalement décentrée. Pour notre club, qui compte 300 jeunes, il n'y a plus de vie de club. Les gens ne se voient plus, car nous sommes répartis dans deux ou trois salles.

Nous sommes aussi dans des salles de sport qui n'ont pas été prévues pour accueillir des sports d'équipe en dehors des heures d'école. Des riverains autour de ces salles, par exemple à Sint-Jan Berckmans ou à Francisco Ferrer, nous écrivent pour se plaindre des nuisances et nous demandent de faire moins de bruit. Or, nous sommes allés là où l'on nous a dit d'aller.

La relocalisation des clubs aurait dû être faite en concertation avec eux, en examinant leurs besoins. Nous avons dû nous battre pour garder un bureau pour notre club de 300 jeunes, parce que nous avons un employé et que nous avons besoin d'un espace de travail. On nous a ensuite reproché d'être entrés dans un bâtiment par fraude, ce qui est totalement faux.

Les clubs sportifs, dans ce cadre, n'ont pas été soutenus par la Région, responsable du chantier, ni suffisamment par la ville. Nous avons dû déménager nous-mêmes, à nos frais, en louant des lifts, en descendant des affaires du quatrième étage, en nous battant pour accéder au chantier afin de pouvoir sortir nos affaires. Nous avons vidé les lieux parce qu'il fallait le faire et que cela semblait inéluctable.

Comme sportifs, nous n'avons rien à gagner là-dedans. Nous organisons simplement des activités. Ce qui nous effraie, c'est l'impression de rester dans un jeu de dupes entre plusieurs parties, sans savoir qui décide quoi. On continue à nous dire que tout va bien, que tout est sous contrôle, qu'il y aura de l'argent pour tout, que l'on va abattre, faire des trams et que, dans dix ans quand il y aura de nouveau de l'argent, ce sera magnifique avec un métro. Pour nous, cela paraît complètement surréaliste.

Nous estimons qu'à tout le moins, pendant un certain temps, ce bâtiment devrait être réinvesti afin que les jeunes puissent refaire du sport dans des conditions optimales.»

2.8. Exposé d'Alain Blond, représentant, comité de quartier Stalingrad-Lemonnier

M. Alain Blond a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

De stad heeft dan zelf inspanningen geleverd om de clubs te laten verhuizen naar gespreide locaties, waar soms enkele minimale aanpassingen werden aangebracht, zoals het vervangen van een kraan of het plaatsen van een bank. Meer zat er blijkbaar niet in. Sommige clubs zijn tevreden, andere niet. De meeste bevinden zich nu compleet buiten het centrum. Van een clubleven is voor onze club met 300 aangesloten jongeren geen sprake meer. Onze leden zien elkaar niet meer, omdat onze club verspreid is over twee of drie zalen.

Bovendien maken wij nu gebruik van sportzalen die er niet op voorzien zijn om teamsporten te laten plaatsvinden buiten de schooluren. We krijgen brieven waarin mensen die in de buurt van die zalen (Sint-Jan-Berckmans of Francisco Ferrer) wonen, klagen dat ze last van ons hebben en ons vragen om minder lawaai te maken. Wij zijn echter gewoon naar de plaatsen gegaan, waar men ons naartoe heeft gestuurd.

De verhuizing van de clubs had in onderling overleg moeten gebeuren, met aandacht voor wat ze nodig hadden. We hebben hard moeten strijden om een kantoor te behouden voor onze club waar 300 jongeren bij aangesloten zijn. We hebben namelijk een werkruimte nodig voor onze medewerker. Vervolgens werd ons verweten dat we op een frauduleuze manier een plekje wisten te bemachtigen in een gebouw, wat helemaal niet klopt.

De sportclubs kregen in dit verband geen steun van het gewest, dat verantwoordelijk is voor de werken, en ook niet voldoende steun van de stad. We dienden zelf, op eigen kosten, te verhuizen: we hebben verhuislifts gehuurd, spullen vanop de vierde verdieping naar beneden gebracht en ons een weg moeten banen doorheen de bouwplaats om ons gerief te kunnen weghalen. We hebben onze lokalen leeggemaakt, omdat het nu eenmaal moest en het onvermijdelijk leek.

Als sporters hebben wij daar niets bij te winnen. Wij organiseren gewoon wat activiteiten. Wat ons beangstigt, is het gevoel dat verschillende partijen voortdurend de zwartepiet naar elkaar doorschuiven, zonder te weten wie wat beslist. Er wordt ons steeds weer verteld dat er geen vuiltje aan de lucht is, dat alles onder controle is, dat er voor alles geld zal zijn, dat alles wordt platgelegd om trams te laten rijden en dat het er over tien jaar, wanneer er weer geld zal zijn, prachtig bij zal liggen, zodra de metrolijn in gebruik zal zijn. Voor ons lijkt dat surrealisme ten top.

Wij zijn van mening dat dit gebouw op zijn minst voor een bepaalde tijd opnieuw in gebruik moet worden genomen om ervoor te zorgen dat jongeren er in optimale omstandigheden weer kunnen sporten."

2.8. Uiteenzetting van Alain Blond, vertegenwoordiger van het buurtcomité Stalingrad-Lemonnier

De heer Alain Blond heeft voor de parlementsleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

«Mme la Présidente, Mesdames et MM. les députés.

Nous sommes ici aujourd’hui à la fois comme représentants associatifs, commerçants et riverains. Nous vivons ce chantier quotidiennement. Pour ma part, je suis riverain de l’avenue de Stalingrad depuis 2012, même si je suis Marollien d’origine: je suis né dans les Marolles et mes parents vivaient rue Terre-Neuve.

En 2012, j’ai repris un projet important pour moi: la restauration de la Maison Jamaer. Je remercie d’ailleurs la Région bruxelloise ainsi que le cabinet de Charles Picqué pour le soutien apporté à cette restauration. La Maison Jamaer est directement liée à l’histoire du Palais du Midi puisque Pierre-Victor Jamaer est l’architecte du XIXe siècle qui a notamment signé le palais du Midi. Cette maison, située juste en face du palais, était complètement délabrée lorsque je l’ai reprise.

Dès mon arrivée dans le quartier, j’ai commencé à écouter les habitants et les commerçants, notamment M. Layachi, M. Tabich, M. Saouti et bien d’autres qui vivaient là depuis beaucoup plus longtemps que moi. Et ce qui ressortait déjà à l’époque, c’était un profond manque d’écoute des riverains.

Au fil des années, la situation est devenue socialement et psychologiquement très difficile. Nous vivons dans une société qui prétend favoriser l’écoute et la participation, mais ici les habitants ont eu le sentiment inverse: celui de ne jamais être entendus. Nous avons fini par ne plus savoir qui décidait réellement et qui était responsable de quoi.

Au départ, on nous a présenté un projet séduisant: un métro, une amélioration de la mobilité, une transformation positive du quartier. L’idée pouvait paraître intéressante, mais pas à n’importe quel prix. Nous sommes des citoyens bruxellois, nous payons nos impôts, et nous attendons des pouvoirs publics qu’ils respectent aussi les moyens financiers des habitants.

Or, au fil du temps, on s’est rendu compte qu’il manquait des études, des documents, des analyses essentielles. Pour restaurer ma maison classée, au moindre document manquant, mon dossier était bloqué. Si je dépassais mon budget, c’était ma responsabilité. Ici, on a parfois eu l’impression que les dépassements budgétaires de la STIB n’avaient plus de limite et que l’on trouverait toujours de nouveaux financements.

Les riverains, eux, se demandent simplement où cela va s’arrêter. On nous avait annoncé trois ou quatre ans de travaux; nous en sommes à sept ans et l’on parle désormais de dix années supplémentaires. Beaucoup de personnes ne verront jamais le quartier «apaisé» qu’on leur avait promis.

“Mevrouw de voorzitter, dames en heren volksvertegenwoordigers.

Wij zijn hier vandaag als vertegenwoordigers van de verenigingen, handelszaken en omwonenden. Wij maken de werken dagelijks mee. Zelf woon ik sinds 2012 aan de Stalingradlaan, hoewel ik afkomstig ben van de Marollen: ik ben daar geboren en mijn ouders woonden in Nieuwland.

In 2012 heb ik een project overgenomen dat mij na aan het hart lag: de restauratie van het Maison Jamaer. Ik wil overigens het Brussels Gewest en het kabinet van Charles Picqué bedanken voor de geleverde steun bij die restauratie. Het Maison Jamaer is nauw verbonden met de geschiedenis van het Zuidpaleis, aangezien Pierre-Victor Jamaer als architect in de negentiende eeuw onder meer het Zuidpaleis heeft ontworpen. Dat huis, dat pal tegenover het paleis ligt, was volledig vervallen toen ik het overnam.

Zodra ik in de wijk aankwam, heb ik mijn oor te luisteren gelegd bij de bewoners en handelaars, onder wie de heren Layachi, Tabich, Saouti en vele anderen die daar al veel langer woonden dan ik. Wat toen al opviel, was dat er veel te weinig naar de buurtbewoners werd geluisterd

In de loop der jaren is de situatie er sociaal en psychologisch erg moeilijk geworden. We leven in een maatschappij die beweert sterk te willen inzetten op luisterbereidheid en inspraak, maar de wijkbewoners daar hadden net het tegenovergestelde gevoel, namelijk dat er nooit iemand naar hen luisterde. Uiteindelijk wisten we niet meer wie er nu eigenlijk de beslissingen nam en wie waarvoor verantwoordelijk was.

In eerste instantie werd ons een aantrekkelijk project voorgesteld. Het zou ons een metro, een vlottere mobiliteit en een positieve gedaanteverandering van de wijk brengen. Het idee kon misschien wel interessant lijken, maar niet tegen om het even welke prijs. Wij zijn Brusselaars, wij betalen belastingen en wij verwachten van de overheid dat zij ook rekening houdt met de financiële middelen van de inwoners.

Mettertijd groeide het besef dat er essentiële studies, documenten en analyses ontbraken. Als in het renovatiedossier voor mijn beschermde huis ook maar enig stuk ontbrak, zat alles vast. Ik was er zelf verantwoordelijk voor als ik mijn budget overschreed. In het metro dossier kregen we echter soms de indruk dat er geen rem stond op de budgetoverschrijdingen van de MIVB en dat er altijd wel nieuwe financiële middelen zouden worden gevonden.

De buurtbewoners vragen zich af waar dit allemaal zal eindigen. Men vertelde ons dat de werken drie of vier jaar in beslag zouden nemen. Inmiddels zijn we zeven jaar verder en nu wordt er ineens gesproken over nog eens tien jaar extra. Veel mensen zullen de “verkeersluwe” wijk die hun was beloofd, nooit te zien krijgen.

En tant que riverain, je me pose une question fondamentale: qui pilote réellement ce chantier? Je vais être très franc: j'ai parfois l'impression que la STIB est devenue un État dans l'État, qu'elle agit comme elle le souhaite et que les habitants doivent simplement subir ses décisions.

Nous avons le sentiment que l'écoute est inexistante. Les commerçants sont à bout, les riverains voient leurs maisons se dégrader. Un état des lieux avait été réalisé en 2020, mais aujourd'hui nous retrouvons des morceaux de béton dans nos caves. Les trottoirs sont constamment défaits puis refaits. On ne sait plus qui coordonne réellement les travaux dans le quartier.

Avant le chantier, le quartier était vivant, mixte, attractif. Des gens venaient s'y installer. Aujourd'hui, beaucoup partent. Les propriétaires n'ont quasiment aucune aide et les locataires quittent le quartier à cause du bruit, de la poussière et des nuisances permanentes.

Pendant des années, nous avons été réveillés à quatre heures du matin par les bennes et les travaux. Nous avons interpellé la Ville de Bruxelles. Au début, il y avait une forme de suivi, mais même la Ville semblait parfois dépassée, tant la STIB imposait sa propre logique.

Concernant le palais du Midi, il faut rappeler qu'il a déjà fait l'objet d'investissements très importants il y a une trentaine d'années. Aujourd'hui, on parle de démolition et de reconstruction sans savoir clairement qui financera réellement cette reconstruction.

Nous avons suivi attentivement les travaux de votre commission. Nous avons entendu beaucoup d'informations pour la première fois grâce à vos auditions. Pourtant, de nombreux ingénieurs savaient depuis longtemps que le sous-sol sous le Palais du Midi posait problème. Malgré cela, le projet a continué sans réelle remise en question.

On a minimisé l'impact humain sur les riverains et les commerçants. On nous avait promis un chantier limité dans le temps et maîtrisé. Aujourd'hui, une génération entière subit les conséquences de ces choix.

Je voudrais enfin attirer votre attention sur le patrimoine. La Commission royale des monuments et sites a rendu un avis. Le gouvernement prendra ses décisions, mais je demande au minimum que les façades du palais du Midi soient protégées. Ce patrimoine fait partie de l'histoire de Bruxelles. Il serait dramatique qu'un incident de chantier serve de prétexte à une démolition complète.

En tant que propriétaire d'un bâtiment classé, je sais ce que représente la préservation du patrimoine. Je vous

Als buurtbewoner stel ik mezelf de prangende vraag wie de werken eigenlijk aanstuurt. Ik ga heel eerlijk zijn: soms krijg ik de indruk dat de MIVB een staat binnen de staat is geworden, dat ze doet wat ze wil en dat de buurtbewoners de gevolgen van haar beslissingen maar moeten ondergaan.

We hebben het gevoel dat er helemaal niet naar ons wordt geluisterd. De handelaars zijn ten einde raad, de buurtbewoners zien hun huizen stilaan verloederen. In 2020 werd een plaatsbeschrijving opgesteld, maar vandaag vinden we stukken beton in onze kelders. De voetpaden worden voortdurend opengebroken en weer dichtgemaakt. Het is niet meer duidelijk wie de werken in de wijk nu eigenlijk coördineert.

Vóór het bouwproject was de wijk levendig, divers en aantrekkelijk. Er kwamen mensen wonen. Tegenwoordig zijn er veel mensen die vertrekken. De eigenaars krijgen vrijwel geen steun en de huurders verlaten de wijk vanwege de geluidshinder, het stof en de continue overlast.

Jarenlang werden we om vier uur 's ochtends wakker door de kiepbakken en de werken. We hebben de stad Brussel daarover aangesproken. In het begin was er wel enige vorm van opvolging, maar zelfs de stad leek de situatie soms niet in de hand te hebben - zo sterk drong de MIVB haar eigen logica op.

Belangrijk om op te merken is dat dertig jaar geleden al aanzienlijk geïnvesteerd was in het Zuidpaleis. Vandaag spreekt men over afbraak en wederopbouw, zonder dat duidelijk is wie die wederopbouw daadwerkelijk zal bekostigen.

Wij hebben de werkzaamheden van uw commissie op de voet gevolgd. Dankzij uw hoorzittingen hebben we veel informatie voor het eerst vernomen. Toch wisten veel ingenieurs al lang dat de ondergrond van het Zuidpaleis een probleem vormde. Desondanks werd het project niet echt in vraag gesteld en gewoon voortgezet.

De menselijke gevolgen voor de buurtbewoners en de handelaars werden geminimaliseerd. Er was ons beloofd dat het project maar even zou duren en dat alles onder controle was. Vandaag ondergaat een hele generatie de gevolgen van die keuzes.

Tot slot zou ik uw aandacht willen vestigen op het erfgoed. De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen heeft een advies uitgebracht. De regering zal nu beslissen, maar ik zou willen vragen om op zijn minst de gevels van het Zuidpaleis te beschermen. Dat erfgoed hoort bij de geschiedenis van Brussel. Het zou erg zijn als door een voorval op de bouwplaats het gebouw volledig zou moeten worden afgebroken.

Als eigenaar van een beschermd gebouw weet ik wat de vrijwaring van erfgoed inhoudt. Ik nodig u trouwens van

invite d'ailleurs, si vous le souhaitez, à venir visiter la Maison Jamaer. Vous verrez alors le palais du Midi sous un autre regard.

Je vous remercie de votre écoute.».

2.9. Échange de vues

Mme Amélie Pans salue la volonté des intervenants de contribuer à améliorer les pratiques futures malgré les difficultés rencontrées.

Revenant sur plusieurs points soulevés durant les exposés introductifs, elle évoque notamment, la complexité administrative liée aux demandes d'indemnisation; les difficultés de communication entre les différents intervenants du chantier; les changements fréquents d'interlocuteurs; ainsi que l'absence d'informations claires, notamment pour les clubs sportifs et leurs membres.

S'adressant plus particulièrement à M. Saouti, elle lui demande de préciser concrètement les difficultés liées à la répartition des rôles entre les différents acteurs du dossier et aux changements d'interlocuteurs.

Revenant sur les modalités d'indemnisation, elle demande si le mécanisme mis en place leur a paru équitable? Dans ce cadre, de quelle manière les commerçants ont-ils été accompagnés dans leurs démarches administratives?

Enfin, s'adressant à Alain Blond, elle lui demande si les riverains ont constaté une aggravation de l'insécurité depuis le début du chantier.

Mme Clémentine Barzin demande quelle proportion des activités concernées occupait des locaux appartenant à des propriétaires privés et quelle proportion se trouvait dans des bâtiments publics, notamment ceux relevant de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles.

M. Ismaël Saouti précise d'abord que les mécanismes d'indemnisation différaient selon les situations et qu'il convient de distinguer les commerçants installés dans le Palais du Midi des autres commerces du périmètre du chantier

Les commerces du Palais du Midi représentaient environ 10 % des activités économiques de la zone concernée. L'attention politique et médiatique s'est principalement concentrée sur ces commerces-là, alors que la grande majorité des commerçants impactés se trouvait en dehors du Palais du Midi.

Il explique que les indemnisations liées au chantier reposaient sur l'ordonnance «chantier de niveau 2», mise en œuvre dans le cadre du premier pacte d'accompagnement.

harte uit om, indien u dit wenst, een bezoek te brengen aan het Maison Jamaer. Dan zult u het Zuidpaleis vanuit een andere invalshoek kunnen aanschouwen.

Ik dank u voor uw aandacht.”.

2.9. Gedachtewisseling

Mevrouw Amélie Pans waardeert dat de sprekers ondanks de problemen waarmee ze te maken krijgen, hun steentje willen bijdragen om de toekomstige praktijken te verbeteren.

Zij gaat in op enkele punten die tijdens de inleidende uiteenzettingen ter sprake zijn gebracht. Zo wil zij het onder meer hebben over de complexe administratieve stappen die doorlopen moeten worden om een vergoeding aan te vragen, de manke communicatie tussen de verschillende partijen die bij de werken betrokken zijn, de regelmatig wisselende contactpersonen en het gebrek aan duidelijke informatie, met name voor de sportclubs en hun leden.

Zij richt zich tot de heer Saouti en vraagt hem om te verduidelijken tot welke concrete problemen de rolverdeling tussen de verschillende spelers in dit dossier en het feit dat men zich regelmatig moet wenden tot een andere contactpersoon, al hebben geleid.

Vervolgens vraagt zij of de ingevoerde vergoedingsregeling volgens hen billijk is. Welke hulp hebben de handelaars gekregen bij het doorlopen van de administratieve procedures?

Tot slot vraagt zij Alain Blond of de buurtbewoners het gevoel hebben dat de onveiligheid sinds het begin van de werken groter is geworden.

Mevrouw Clémentine Barzin vraagt hoeveel van de handelsactiviteiten waren ondergebracht in panden van particuliere eigenaars en hoeveel er gevestigd waren in een gebouw van een overheidsinstantie, met name de grondregie van de stad Brussel.

De heer Ismaël Saouti verduidelijkt om te beginnen dat de vergoedingsregelingen verschilden al naargelang van de situatie en dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de handelaars in het Zuidpaleis en de andere handelszaken rond de bouwplaats.

De handelszaken in het Zuidpaleis waren goed voor ongeveer 10 % van de economische activiteit in het betrokken gebied. De politiek en de media hadden vooral aandacht voor die handelszaken, terwijl de meeste getroffen handelaars zich buiten het Zuidpaleis bevonden.

Hij legt uit dat de toekenning van schadevergoedingen naar aanleiding van de werken gebeurde op basis van de ordonnantie betreffende bouwplaatsen van niveau

Selon lui, ce dispositif s'est révélé extrêmement complexe et mal adapté à la réalité du quartier.

Il décrit plusieurs difficultés concrètes: un périmètre d'éligibilité initialement trop restreint; l'exigence qu'un chantier bloquant la voirie pendant au moins 29 jours ouvrables; des procédures administratives lourdes et difficiles à comprendre; et des délais stricts qui pouvaient exclure définitivement un commerçant du système d'indemnisation s'il introduisait son dossier en retard. De nombreux commerçants ont ainsi perdu le droit à toute indemnisation pendant plusieurs années simplement parce qu'ils n'avaient pas introduit leur première demande dans les délais requis.

Concernant les montants, les aides forfaitaires variaient selon le nombre d'équivalents temps plein de l'entreprise. Pour les plus petits commerces, cela représentait environ 8 000 euros par an après doublement de l'intervention par la STIB. Ces montants étaient totalement disproportionnés par rapport aux pertes réellement subies, certains commerces ayant enregistré jusqu'à 80 % de baisse de chiffre d'affaires.

Il critique également la manière dont les budgets d'accompagnement ont été utilisés. De nombreux moyens ont été consacrés à des actions de communication ou d'animation qu'il juge inefficaces au regard des besoins réels des commerçants. Il cite notamment: des opérations de décoration urbaine; l'installation de palmiers devant certains commerces; ou encore des animations folkloriques organisées dans le quartier.

Ces initiatives ne répondaient pas aux difficultés fondamentales rencontrées par les commerçants, à savoir la perte de clientèle, la baisse d'accessibilité et les difficultés économiques quotidiennes.

Par ailleurs, la STIB n'est pas l'acteur adéquat pour assurer l'accompagnement économique des commerçants.

Abordant ensuite la question de la sécurité, il reconnaît que le quartier connaissait déjà certaines difficultés avant le chantier, notamment en raison de sa proximité avec la gare du Midi. Toutefois, le chantier a aggravé ces problèmes.

Les palissades, les espaces fermés et les zones peu surveillées créées par le chantier favorisent les situations d'insécurité et compliquent fortement l'activité économique, notamment pour les établissements horeca qui souhaitent accueillir leur clientèle dans un environnement agréable.

Il souligne néanmoins que plusieurs réunions ont eu lieu avec le bourgmestre de la Ville de Bruxelles et reconnaît que des efforts ont été entrepris, même si les difficultés persistent.

2, die in het kader van het eerste steunpact ten uitvoer werd gebracht. Volgens hem was die regeling bijzonder ingewikkeld en slecht afgestemd op de realiteit in de wijk.

Hij omschrijft een aantal concrete problemen: het aantal begunstigden dat ervoor in aanmerking kwam, was aanvankelijk te beperkt; er moest sprake zijn van werken waardoor de openbare weg gedurende ten minste 29 werkdagen geblokkeerd was; de te doorlopen administratieve procedures waren omslachtig en onduidelijk; en er golden strakke termijnen, waardoor een handelaar die zijn dossier te laat indiende, nooit nog een beroep kon doen op de vergoedingsregeling. Veel handelaars konden daardoor jarenlang geen aanspraak meer maken op een vergoeding, gewoon omdat ze hun eerste aanvraag niet binnen de vereiste termijn hadden ingediend.

De forfaitaire steunbedragen verschilden naargelang het aantal voltijdsequivalenten van de onderneming. Voor de kleinste handelszaken bedroeg de steun ongeveer 8.000 euro per jaar, nadat de MIVB haar tegemoetkoming had verdubbeld. Die bedragen stonden geenszins in verhouding tot de werkelijk geleden verliezen, aangezien sommige handelszaken tot maar liefst 80 % minder omzet draaiden.

Hij heeft ook kritiek op de manier waarop de flankerende budgetten werden besteed. Er is veel geld uitgegeven aan communicatie-initiatieven en activiteiten die hij in het licht van de werkelijke behoeften van de handelaars als inefficiënt bestempelt. Hij verwijst onder meer naar de initiatieven om de stad sierlijk aan te kleden, de plaatsing van palmbomen voor sommige handelszaken en de folkloristische activiteiten die in de wijk zijn georganiseerd.

Al die initiatieven boden geen soelaas voor de fundamentele problemen waarmee de handelaars te kampen hadden, namelijk het verlies van klanten, de verminderde bereikbaarheid en de dagelijkse economische moeilijkheden.

Bovendien is de MIVB niet de aangewezen instantie om de handelaars economisch te ondersteunen.

Vervolgens wil hij het hebben over de veiligheid in de wijk. Hij geeft toe dat er vóór de werken al bepaalde problemen waren, onder meer door de nabije ligging van het Zuidstation. De werken hebben de problemen echter nog verergerd.

De bouwschuttingen, de afgesloten ruimtes en de zones waar door de werken nog amper toezicht is, werken onveiligheid in de hand en scheppen een groot probleem voor de economische activiteit en dan vooral voor de horecazaken die hun klanten in een aangename omgeving willen ontvangen.

Hij benadrukt echter dat er verschillende vergaderingen zijn geweest met de burgemeester van de stad Brussel en erkent dat er inspanningen zijn geleverd, ook al blijven de problemen aanhouden.

M. Nour Eddine Layachi relate qu'avec certains responsables politiques locaux, des démarches ont été entreprises pour tenter d'élargir l'accès aux indemnités à des commerçants initialement exclus du dispositif.

Répondant ensuite à la question relative à la proportion de locaux publics et privés, il estime qu'environ 10 à 15 % des immeubles appartiennent à la Régie foncière de la Ville de Bruxelles, environ 5 % au CPAS; tandis que la grande majorité des biens relève du secteur privé.

M. Alain Blond explique que l'occupation importante de l'espace public par le consortium réduit la visibilité, assombrit certaines zones et favorise les problèmes d'insécurité.

Il évoque plusieurs faits vécus dans le quartier, notamment des agressions et des vols visant des habitants ou des visiteurs de la Maison Jamaer. La présence policière demeure insuffisante au regard des difficultés rencontrées.

Concernant les indemnités, certains commerçants ont été exclus des dispositifs d'indemnisation en raison de leur code NACE, alors même qu'ils exerçaient des activités directement impactées par le chantier. Il cite notamment l'exemple de la Maison Jamaer, qui développe des activités de type traiteur et événementiel mais ne pouvait bénéficier des aides prévues.

À son estimation, les dispositifs auraient dû être élaborés en concertation beaucoup plus étroite avec les commerçants et représentants du quartier.

M. Nour Eddine Layachi ajoute que les autorisations d'occupation de l'espace public accordées au consortium auraient dû être limitées dans le temps et renouvelées régulièrement afin d'éviter que certaines zones ne soient utilisées durablement comme espaces de stockage, parfois pendant plusieurs années.

M. Ismael Saouti conclut en rappelant que le quartier concerné ne se limite pas à des activités horeca. Il insiste sur la diversité du tissu économique local, qui comprend notamment des commerces alimentaires; des coiffeurs; des hôtels et maisons d'hôtes; des professions libérales; des lieux culturels et religieux; ainsi que des centres d'affaires. Cette diversité n'a pas été suffisamment prise en compte dans les dispositifs d'accompagnement et d'indemnisation.

M. Jamal Ikazban remercie les intervenants pour la clarté de leurs propos, qu'il juge parfois plus éclairants que certaines expertises techniques entendues précédemment par la commission.

Selon lui, un élément ressort très clairement des interventions entendues: les acteurs du quartier ont

De heer Nour Eddine Layachi vertelt dat er samen met enkele plaatselijke politici stappen zijn ondernomen om te proberen de vergoedingen toegankelijk te maken voor handelaars die aanvankelijk van de regeling waren uitgesloten.

Vervolgens antwoordt hij op de vraag hoeveel procent van de gebouwen toebehoort aan de overheid en hoeveel procent aan een particuliere eigenaar. Hij schat dat ongeveer 10 tot 15 % van de gebouwen eigendom is van de grondregie van de stad Brussel en het OCMW ongeveer 5 % van de panden bezit. Het grootste deel van de gebouwen is in privéhanden.

De heer Alain Blond legt uit dat ingevolge de inpalming van de openbare ruimte door het consortium de handelszaken minder zichtbaar zijn, bepaalde zones er grauwer bijliggen en veiligheidsproblemen ontstaan.

Hij verwijst naar verschillende incidenten die zich in de wijk hebben voorgedaan, waaronder gevallen van agressie en diefstal waarvan de buurtbewoners of bezoekers van het Maison Jamaer het slachtoffer waren. Er is te weinig politie aanwezig om de problemen aan te pakken.

Vervolgens zegt hij dat sommige handelaars op grond van hun NACE-code van de vergoedingsregeling werden uitgesloten, terwijl hun zaak wel rechtstreeks onder de werken te lijden had. Zo bijvoorbeeld kon het Maison Jamaer, dat catering aanbiedt en evenementen verzorgt, niet terugvallen op de steunmaatregelen.

Volgens hem hadden de regelingen in veel nauwer overleg met de handelaars en vertegenwoordigers van de wijk uitgewerkt moeten worden.

De heer Nour Eddine Layachi voegt eraan toe dat het beter was geweest om de geldigheidsduur van de vergunningen voor het consortium om de openbare ruimte in te nemen, te beperken in de tijd en die op gezette tijdstippen te laten verlengen. Zo had men kunnen vermijden dat bepaalde gebieden gedurende lange tijd, in sommige gevallen zelfs jaren, als opslagruimte werden gebruikt.

De heer Ismael Saouti merkt afrondend op dat er in de wijk niet alleen horecazaken zijn. Hij benadrukt dat het lokale economische weefsel divers is, met onder meer voedingswinkels, kapperszaken, hotels en gastenverblijven, vrije beroepen, culturele en religieuze plaatsen, en bedrijventra. Met die diversiteit is onvoldoende rekening gehouden in de steunmaatregelen en vergoedingsregelingen.

De heer Jamal Ikazban bedankt de sprekers voor hun klare taal, die hij soms verhelderder vond dan bepaalde technische uitleg die de commissie eerder heeft gehoord.

Volgens hem kwam in de uiteenzettingen één element heel duidelijk naar voren: de stakeholders in de wijk

constamment dû se battre pour être entendus et reconnus comme des interlocuteurs légitimes. Les commerçants, riverains, associations et utilisateurs du Palais du Midi n'ont jamais été considérés comme de véritables partenaires du projet.

Il avance dès lors qu'un des principaux enseignements à tirer de cette expérience concerne la gouvernance des grands projets publics. Il se demande si, dès le départ, les représentants du quartier n'auraient pas dû être intégrés officiellement au sein des comités d'accompagnement et des instances de pilotage du projet, au même titre que les administrations, bureaux d'études ou opérateurs publics impliqués.

S'adressant ensuite plus particulièrement à M. Chico Keksi, il souligne que le palais du Midi ne représente pas seulement un bâtiment ou une infrastructure sportive. Ce lieu porte aussi une dimension sociale, éducative et émancipatrice essentielle pour de nombreux jeunes et habitants. Il faut donc veiller à ne pas détruire ce tissu humain et associatif dans les choix futurs qui seront posés concernant le quartier et le Palais du Midi.

M. Nour Eddine Layachi confirme largement l'analyse formulée par M. Ikazban. Il explique que les représentants du quartier étaient initialement opposés au projet de métro avant la délivrance du permis, mais qu'une fois la décision prise, ils ont choisi d'adopter une attitude constructive afin d'accompagner le projet et d'essayer d'en limiter les conséquences négatives.

Les associations et représentants locaux ont constamment demandé à être associés aux instances de pilotage afin de pouvoir participer aux décisions et faire remonter les réalités du terrain.

Il regrette toutefois que cette participation leur ait toujours été refusée.

Il rappelle également les démarches entreprises pour défendre certains acteurs du quartier, notamment les clubs sportifs et les associations qui ne bénéficiaient pas des mêmes mécanismes d'indemnisation que les commerces classiques.

M. Chico Keksi estime que la question dépasse désormais celle de la simple reconnaissance des commerçants ou des habitants. L'enjeu principal réside aujourd'hui dans les conséquences futures du projet et dans les dix années supplémentaires de travaux évoquées.

Un chantier d'une telle durée risque de provoquer des dégâts irréversibles sur le tissu social du quartier. Il sera extrêmement difficile de reconstruire ailleurs la

hebben voortdurend moeten strijden om gehoor te krijgen en erkend te worden als legitieme gesprekspartners. De handelaars, buurtbewoners, verenigingen en gebruikers van het Zuidpaleis zijn nooit als volwaardige partners van het project beschouwd.

Hij stelt dan ook dat een van de belangrijkste lessen die we uit deze ervaring kunnen trekken, betrekking heeft op het beheer van grote overheidsprojecten. Hij vraagt zich af of de vertegenwoordigers van de wijk niet vanaf het begin officieel deel hadden moeten uitmaken van de begeleidingscomités en stuurgroepen van het project, samen met de betrokken administraties, studie bureaus en openbare instanties.

Vervolgens richt hij zich tot de heer Chico Keksi en benadrukt hij dat het Zuidpaleis niet alleen een gebouw of een sportvoorziening is. Die plek heeft ook een sociale, educatieve en emancipatorische dimensie die voor veel jongeren en inwoners van wezenlijk belang is. We moeten er dus op letten dat de toekomstige beslissingen over de wijk en het Zuidpaleis dat menselijke weefsel en verenigingsleven niet tenietdoen.

De heer Nour Eddine Layachi sluit zich grotendeels aan bij de analyse van de heer Ikazban. Hij legt uit dat de vertegenwoordigers van de wijk aanvankelijk tegen het metroproject gekant waren voordat de vergunning werd uitgereikt. Zodra de beslissing echter eenmaal was gevallen, hebben zij ervoor gekozen om zich constructief op te stellen. Op die manier konden ze het project mee begeleiden en proberen om de negatieve gevolgen ervan te beperken.

De lokale verenigingen en vertegenwoordigers hebben er voortdurend op aangedrongen om in de stuurgroepen mee aan tafel te zitten, opdat ze zouden kunnen meebeslissen en ze zouden kunnen doorgeven wat er zich op het terrein allemaal afspeelde.

Hij vindt het jammer dat ze daar nooit aan hebben mogen deelnemen.

Hij wijst ook op de verschillende stappen die zijn ondernomen om het op te nemen voor bepaalde spelers in de wijk, meer bepaald de sportclubs en verenigingen, die niet in aanmerking kwamen voor dezelfde vergoedingsmechanismen als de traditionele handelszaken.

De heer Chico Keksi is de mening toegedaan dat er inmiddels meer op het spel staat dan louter de erkenning van de handelaars en bewoners. Waar het vandaag vooral om draait, zijn de toekomstige gevolgen van het project en het feit dat er, zoals reeds eerder gezegd, nog eens tien jaar werken zitten aan te komen.

Een bouwproject dat zoveel tijd in beslag neemt, dreigt onherstelbare schade toe te brengen aan het sociale weefsel van de wijk. Het zal bijzonder moeilijk zijn om de

dynamique humaine, sociale et associative qui existait autour du Palais du Midi.

Il insiste sur le rôle central que jouait cette infrastructure dans la vie bruxelloise et doute qu'un nouvel équipement, même moderne, puisse recréer la même dynamique dans un autre quartier, notamment du côté du stade Van der Putten, évoqué parmi les pistes de relocalisation.

M. Olivier De Roy estime lui aussi qu'une meilleure concertation aurait sans doute permis d'éviter une partie des difficultés rencontrées.

Toutefois, même sans la problématique spécifique du passage sous le Palais du Midi, le projet aurait malgré tout connu d'importants dépassements budgétaires et de nombreuses complications techniques. Les coûts liés aux travaux d'impétrants avaient déjà fortement augmenté avant même le début des travaux de génie civil.

Il s'interroge dès lors sur un point fondamental: si les difficultés liées au Palais du Midi avaient été connues dès le départ, le choix du tracé sous le bâtiment aurait-il réellement été maintenu?

Il illustre ensuite les dérives budgétaires observées durant les travaux à travers l'exemple concret de la taverne exploitée par son club de basket. Ce qui devait être une simple intervention technique s'est transformé en rénovation complète des installations pendant plusieurs mois, générant des coûts très importants. Ce type de situations s'est multiplié tout au long du chantier et contribue à expliquer les explosions budgétaires observées.

M. Ismaël Saouti rappelle que, malgré les discussions autour des améliorations possibles et des futurs mécanismes d'accompagnement, les commerçants vivent toujours aujourd'hui sous le régime du «pacte2», avec des indemnités largement insuffisantes.

En outre, l'incertitude demeure totale quant à l'avenir: personne ne sait ce que décidera le gouvernement; personne ne sait combien de temps dureront encore les travaux; et les commerçants qui subsistent dans le quartier continuent à vivre dans une grande précarité économique.

De surcroît, malgré les nombreuses réunions organisées avec la STIB et les autorités, les problèmes identifiés sur le terrain n'étaient généralement pas résolus ou ne l'étaient que très tardivement, alors que les différentes phases du chantier continuaient à avancer.

Il critique également le financement du projet et les décisions récentes du gouvernement bruxellois concernant la poursuite du chantier et le développement d'une solution tramway transitoire. Il existe un risque de

menselijke en sociale dynamiek en het dynamische verenigingsleven die aanwezig waren in het Zuidpaleis, elders herop te bouwen.

Hij benadrukt dat die infrastructuur een centrale rol speelde in het Brussels leven en betwijfelt of met een nieuwe, zelfs moderne voorziening eenzelfde dynamiek op gang zal kunnen worden gebracht. Hij denkt met name aan het Vander Puttenstadion, dat genoemd wordt als mogelijke locatie om activiteiten naar te verhuizen.

Ook de heer Olivier De Roy denkt dat een deel van de moeilijkheden had kunnen worden voorkomen als er beter overleg was gepleegd.

Zelfs indien het probleem met de doorgang onder het Zuidpaleis zich niet had gesteld, zou het project veel duurder zijn uitgevallen dan oorspronkelijk was begroot en zouden er tal van technische verwickelingen zijn opgedoken. De kosten van de nutsvoorzieningswerken waren al voor de aanvang van de civieltechnische werken sterk gestegen.

Hij zit dan ook met de volgende fundamentele vraag: stel dat men van in het begin had geweten dat zich problemen zouden voordoen onder het Zuidpaleis, zou men er dan ook nog altijd voor gekozen hebben om het tracé onder dat gebouw te laten lopen?

Om te illustreren hoe het budget tijdens de werken is ontspoord, vertelt hij wat er gebeurd is in de taverne die zijn basketbalclub uitbaat. Aanvankelijk was het de bedoeling om er een kleine technische ingreep uit te voeren, maar uiteindelijk werden gedurende enkele maanden alle installaties volledig vernieuwd, wat toch heel wat geld moet hebben gekost. Dergelijke situaties deden zich tijdens heel de uitvoering van de werken voor en verklaren mee hoe het komt dat de kosten zo de pan uit kunnen rijzen zijn.

De heer Ismaël Saouti wijst erop dat er volop wordt gesproken over mogelijke verbeteringen en toekomstige begeleiding, maar dat voor de handelaars vandaag nog steeds het tweede pact van toepassing is, met vergoedingen die veel te laag zijn.

De toekomst blijft overigens hoogst onzeker: niemand weet wat de regering zal beslissen, niemand weet hoe lang de werken nog zullen duren en de handelaars in de wijk die het zwaar te verduren hebben, zien zwarte sneeuw.

Ondanks de vele vergaderingen met de MIVB en de overheid werden de problemen die in de praktijk werden vastgesteld, bovendien doorgaans niet of pas laattijdig opgelost, terwijl de werken in verschillende fases bleven doorlopen.

Hij uit ook kritiek op de financiering van het project en op de recente beslissing van de Brusselse Regering om het project voort te zetten en een tramlijn aan te leggen als voorlopige oplossing. De vergissingen uit het verleden

reproduire les mêmes erreurs que par le passé, avec de nouveaux dépassements budgétaires importants. Les coûts futurs restent largement inconnus, notamment en raison des nombreuses incertitudes techniques liées au sous-sol du palais du Midi et à l'état du bâtiment.

M. Alain Blond estime lui aussi qu'il serait important que le nouveau gouvernement bruxellois et le Ministre-Président rencontrent les représentants du quartier et prennent le temps d'écouter leurs préoccupations.

M. Jamal Ikazban estime que l'expertise de terrain développée par les commerçants, habitants et associations aurait constitué un apport précieux pour mieux anticiper certains problèmes concrets, notamment en matière d'indemnisation et d'organisation du chantier.

M. Ilyas El Omari juge que les commerçants, riverains et associations n'ont pas été suffisamment considérés ni concertés. Les responsables du projet se sont concentrés sur les questions techniques liées au creusement du métro, en oubliant les personnes directement touchées en surface.

La situation du quartier est pourtant chaotique: poussière, insalubrité, insécurité, saleté, perte d'accessibilité, disparition de commerces et difficulté de stationnement. Le quartier est devenu déserté et peu attractif.

La question du métro 3 doit être posée autrement: oui au métro, mais à quel prix? Un mea culpa politique est nécessaire, mais insuffisant. Il se dit dès lors perplexe face à l'idée de changer de technique pour poursuivre le chantier.

Il demande ensuite aux intervenants de préciser l'impact concret du chantier sur l'activité économique et la manière dont les commerçants vivent l'incertitude liée à la démolition éventuelle du palais du Midi.

M. Ismaël Saouti répond que l'impact concret du chantier est désolant. La STIB n'est pas outillée pour gérer correctement les conséquences d'un tel chantier en surface. Elle ne dispose pas des compétences nécessaires pour accompagner un quartier commerçant et résidentiel soumis à un chantier de cette ampleur.

Il regrette l'absence d'un véritable pilotage central. Plusieurs dispositifs ont été créés, notamment un ombudsman, un facilitateur de chantier, des personnes issues de hub.brussels ou encore des agents communaux, mais personne n'a réellement joué le rôle de chef d'orchestre capable de réunir les intervenants, d'identifier les problèmes et d'imposer des solutions rapides. Dans les faits, les commerçants ont dû se débrouiller eux-mêmes.

Concernant les attentes prioritaires, Les commerçants encore présents veulent d'abord savoir ce qui va se

dreigen opnieuw te worden begaan, met andermaal kostenoverschrijdingen. We hebben momenteel nog geen zicht op een groot deel van de kosten die in de toekomst nog zullen moeten worden gemaakt, omdat er nog heel veel technische onduidelijkheid heerst over de ondergrond van het Zuidpaleis en de staat waarin het gebouw zich bevindt.

Ook de heer Alain Blond vindt het belangrijk dat de nieuwe Brusselse Regering en de minister-president een ontmoeting hebben met de vertegenwoordigers van de wijk en de tijd nemen om te luisteren naar hun bekommernissen.

De heer Jamal Ikazban meent dat de praktijkervaring van de handelaars, bewoners en verenigingen van pas had kunnen komen om beter te anticiperen op bepaalde concrete problemen in verband met de vergoedingsregeling en de organisatie van de werken.

De heer Ilyas El Omari is van oordeel dat de handelaars, buurtbewoners en verenigingen onvoldoende werden betrokken en geraadpleegd. De projectverantwoordelijken hielden zich enkel bezig met de technische aspecten van het uitgraven van een metrolijn en vergaten dat er boven de grond mensen waren die daar rechtstreeks door werden getroffen.

Nochtans is het in de wijk pure chaos: er hangt stof, het is er onhygiënisch, onveilig en vuil, de bereikbaarheid is er fors op achteruitgegaan, handelszaken verdwijnen en het is moeilijk om er te parkeren. De buurt licht er verlaten bij en heeft sterk ingeboet aan aantrekkingskracht.

We moeten de vraag over Metro 3 anders stellen. Een metro, ja, maar tegen welke prijs? Een mea culpa vanuit de politiek is nodig, maar volstaat niet. Hij is met verstomming geslagen door het idee om een andere techniek toe te passen om de werken te kunnen voortzetten.

Vervolgens vraagt hij de sprekers om te verduidelijken welke concrete impact de werken hebben op de economische bedrijvigheid en hoe de handelaars omgaan met de onzekerheid over de afbraak van het Zuidpaleis.

De heer Ismaël Saouti antwoordt dat de werken in de praktijk bedroevende gevolgen teweegbrengen. De MIVB is er niet op voorzien om de bovengrondse gevolgen van dit soort werken naar behoren op te vangen. Zij beschikt niet over de nodige knowhow om een handels- en woonwijk tijdens dergelijke grootschalige werken te begeleiden.

Hij betreurt het gebrek aan een volwaardige centrale aansturing. Er zijn allerlei personen ingeschakeld, zoals een ombudsman, een werffacilitator, medewerkers van hub.brussels en zelfs gemeentepersoneel, maar niemand nam echt de rol van orkestleider op zich om alle betrokken partijen samen te brengen, de problemen op te lijsten en snelle oplossingen door te duwen. In de praktijk moesten de handelaars zich maar zien te beredderen.

Op de vraag wat de aanwezige handelaars op de eerste plaats verwachten, antwoordt hij dat ze vooral willen

passer. Ils veulent une vision claire de l'avenir du quartier. Si la démolition du palais du Midi est confirmée, les commerçants souhaitent l'ouverture d'une négociation pour un «pacte 3», fondé sur les besoins réels du tissu économique local. Si, au contraire, les décisions sont reportées ou que le chantier reste bloqué, ils demandent le réaménagement complet de la voirie.

M. Nour Eddine Layachi insiste sur l'urgence d'une vision claire pour les vingt-quatre prochains mois car l'absence de perspective est en train d'achever économiquement le quartier. Il précise que les associations de défense du patrimoine jouent leur rôle lorsqu'elles s'opposent à la démolition, mais que leur temporalité et leurs priorités ne sont pas nécessairement celles des commerçants et des riverains qui subissent les conséquences quotidiennes du chantier.

Il appelle à un véritable plan de relance pour le quartier, qu'il qualifie de stratégique entre la gare du Midi et la Grand-Place.

On ne pourra toutefois pas «ressusciter les morts»: certains commerces ont déjà quitté les lieux, des associations sportives ont été dispersées, et il ne sera pas possible de reconstituer à l'identique ce qui existait auparavant.

M. Brahim Tabich ajoute que l'impact de la fermeture du palais du Midi a été largement sous-estimé. Ce bâtiment était un véritable moteur d'attractivité pour le quartier. Il faisait venir des sportifs, des étudiants, des familles, des visiteurs et des clients.

M. Olivier De Roy revient sur l'absence de communication concrète. Il évoque à ce sujet la possible réouverture partielle du palais du Midi pour des activités sportives. L'électricité est en train d'être rétablie, mais les clubs concernés n'ont pas reçu de demande officielle ni été réellement consultés.

M. Chico Keksi estime que la situation du palais du Midi ressemble à une forme d'euthanasie imposée, sans accord des personnes concernées. On met fin à la vie d'un bâtiment sans que sa «famille» – les utilisateurs, les commerçants, les associations et les riverains – l'ait demandé.

Certains bâtiments du quartier, de bien plus petite envergure, sont classés et protégés, alors que le palais du Midi, bâtiment de 150 ans et porteur d'une histoire sociale majeure, pourrait être déconstruit. Il y voit une incohérence difficilement compréhensible.

Si les autorités veulent éviter des recours, des mobilisations et des contestations, elles doivent dialoguer réellement avec les habitants, les usagers et les associations.

M. Ilyas El Omari précise que, lors de la visite du chantier, les ingénieurs ont expliqué qu'il ne s'agirait pas

weten wat er gaat gebeuren. Zij willen een duidelijke visie op de toekomst van hun wijk. Indien de afbraak van het Zuidpaleis wordt bevestigd, willen de handelaars onderhandelingen opstarten over een derde pact, dat moet worden afgestemd op de werkelijke behoeften van het lokale economische weefsel. Wanneer beslissingen uitblijven of de werken blijven stilliggen, eisen ze de volledige heraanleg van de straat.

De heer Nour Eddine Layachi benadrukt dat er hoogdringend nood is aan een duidelijke visie voor de komende vierentwintig maanden, want het gebrek aan perspectief richt de wijk economisch stilaan ten gronde. Hij stelt dat de verenigingen die opkomen voor het erfgoed, hun rol spelen door zich te verzetten tegen de afbraak van het gebouw, maar zij hebben niet per se hetzelfde tijdsperspectief en dezelfde prioriteiten als de handelaars en buurtbewoners die dagelijks de gevolgen van de werken ondervinden.

Hij roept op tot een volwaardig herstelplan voor zijn wijk, die hij bestempelt als een strategisch belangrijke buurt tussen het Zuidstation en de Grote Markt.

Het is echter niet mogelijk om “de doden weer tot leven te brengen”: sommige handelszaken zijn al weggetrokken, verschillende sportverenigingen zijn naar heren der verhuisd en het zal niet mogelijk zijn om alles te herstellen zoals het vroeger was.

De heer Brahim Tabich voegt er nog aan toe dat de gevolgen van de sluiting van het Zuidpaleis ruimschoots werden onderschat. Dat gebouw gaf een boost aan de aantrekkingskracht van de wijk. Er kwamen sportbeoefenaars, studenten, gezinnen, bezoekers en klanten over de vloer.

De heer Olivier De Roy gaat in op het gebrek aan concrete communicatie. Zo zou het Zuidpaleis opnieuw gedeeltelijk worden opengesteld voor sportactiviteiten. De stroomvoorziening wordt volop hersteld, maar de betrokken clubs hebben geen officiële vraag gekregen en werden ook niet echt geraadpleegd daarover.

De heer Chico Keksi vergelijkt het lot van het Zuidpaleis met een vorm van gedwongen euthanasie, zonder dat de betrokkenen daarmee hebben ingestemd. Het leven van een gebouw wordt beëindigd, zonder dat de “familie” bestaande uit de handelaars, verenigingen en omwonenden dat heeft gevraagd.

Sommige gebouwen in de wijk die veel kleiner zijn, zijn beschermd, maar het Zuidpaleis, een gebouw van 150 jaar oud met een rijkgevolde sociale geschiedenis, zal misschien worden afgebroken. Hij kan maar moeilijk begrijpen hoe zoiets met elkaar te rijmen valt.

Als de overheid echt beroepsprocedures, tegenkanting en betwistingen wil vermijden, moet ze in gesprek gaan met de bewoners, de bezoekers en de verenigingen.

De heer Ilyas El Omari voert aan dat ingenieurs tijdens het bezoek aan de bouwplaats hebben uitgelegd dat niet

d'une démolition complète mais d'une déconstruction intérieure, avec maintien des façades patrimoniales. Selon les explications reçues, l'objectif serait de vider l'intérieur du bâtiment pour permettre le passage du métro tout en préservant l'enveloppe extérieure.

M. Ismaël Saouti répond que cette manière de présenter les choses correspond précisément à la communication initiale faite au gouvernement. Différents mots ont été utilisés: démantèlement, déconstruction, ouverture par la toiture, ou encore intervention à ciel ouvert. En réalité, ces termes reviennent tous à désigner une démolition importante du bâtiment.

La STIB a fini par reconnaître qu'il fallait intervenir sur le palais du Midi pour poursuivre le chantier. Il estime que l'ampleur réelle de l'opération reste considérable: flux de camions, poussières, gestion des déchets, stabilité des façades, impact sur le quartier et incertitudes techniques.

M. Oliver Rittweger de Moor relève qu'un des intervenants a insisté sur la nécessité de reconnaître les erreurs commises pour éviter qu'elles se reproduisent. Or, depuis le début de la commission spéciale, aucun responsable politique, aucun représentant de la STIB et aucun membre du consortium n'a reconnu la moindre erreur. Tous invoqueraient essentiellement la malchance pour expliquer la situation.

Il demande donc si, selon les intervenants, la malchance suffit à expliquer ce fiasco et les souffrances subies. Il les interroge aussi sur les sondages géologiques: la STIB ou le consortium Toots leur ont-ils réellement demandé l'accès aux caves pour effectuer davantage de tests, ou cet argument a-t-il été utilisé après coup?

Il demande si les commerçants, riverains et usagers du palais du Midi ont encore confiance au consortium Toots, ainsi qu'en la STIB, la Région, la Ville ou les entrepreneurs.

Par ailleurs, ont-ils reçu des garanties leur permettant de réoccuper les lieux aux mêmes conditions après une éventuelle reconstruction? Ou bien l'objectif est-il de gentrifier les lieux et de transformer le palais du Midi en projet de prestige dont les occupants historiques seraient exclus?

De nombreux intervenants ont affirmé que la ligne de métro n'avait de sens que si elle allait jusqu'à Bordet. Que pensent les intervenants de la décision du nouveau gouvernement bruxellois de faire passer uniquement du tram?

het volledige gebouw zou worden afgebroken, maar dat enkel de binnenkant zou worden ontmanteld. De gevels met erfgoedkundige waarde zouden behouden blijven. Volgens de verstekte toelichting zou het de bedoeling zijn om het gebouw aan de binnenkant helemaal te strippen om de aanleg van de metrolijn mogelijk te maken, maar zou de buitenschil van het pand worden gevrijwaard.

De heer Ismaël Saouti antwoordt dat die manier waarop de zaken worden voorgesteld, precies overeenstemt met de wijze waarop initieel werd gecommuniceerd met de regering. Er werd gegoocheld met verschillende woorden: ontmanteling, afbraak, opening via het dak of ingreep in open lucht. In werkelijkheid betekenen ze allemaal hetzelfde, namelijk dat een groot deel van het gebouw zal worden gesloopt.

De MIVB heeft uiteindelijk ook toegegeven dat er moest worden geraakt aan het Zuidpaleis om de werken te kunnen voortzetten. Ook die ingreep zal volgens hem heel wat teweegbrengen: een toevloed aan vrachtwagens, stof, afval, gevolgen voor de stabiliteit van de gevels, de impact op de wijk en technische onzekerheden.

De heer Oliver Rittweger de Moor merkt op dat een van de sprekers heeft benadrukt dat het nodig is om te erkennen dat er fouten zijn begaan om te vermijden dat die zich in de toekomst opnieuw zouden voordoen. Sinds de bijzondere commissie haar werkzaamheden heeft aangevat, heeft echter geen enkele beleidsverantwoordelijke, geen enkele vertegenwoordiger van de MIVB en geen enkel lid van het consortium toegegeven ook maar de minste fout te hebben gemaakt. Iedereen schreef de huidige situatie voornamelijk toe aan pech.

Hij wil van de sprekers dan ook graag weten of volgens hen het fiasco en het leed enkel te verklaren zijn door pech. Hij stelt hen ook een vraag in verband met de geologische boringen. Hebben de MIVB of het consortium Toots hen ooit gevraagd om toegang te krijgen tot de kelders, zodat er meer proeven konden worden uitgevoerd? Of werd dat pas later gebruikt als argument?

Hij vraagt of de handelaars, de buurtbewoners en de gebruikers van het Zuidpaleis nog vertrouwen hebben in het consortium Toots, de MIVB, het gewest, de stad en de aannemers.

Hebben ze voorts de garantie gekregen dat ze na een eventuele heropbouw van het pand er onder dezelfde voorwaarden opnieuw hun intrek zouden kunnen nemen? Of is het eerder de bedoeling om de buurt te gentrificeren en van het Zuidpaleis een prestigeproject te maken waarin er geen plaats meer is voor de vroegere gebruikers?

Veel betrokken partijen hebben beweerd dat de metrolijn enkel zinvol zou zijn indien ze wordt doorgetrokken tot Bordet. Wat vinden de sprekers van de beslissing van de nieuwe Brusselse Regering om enkel een tram te laten rijden?

M. Nour Eddine Layachi estime d'abord qu'il faut s'attendre à ce que le consortium Toots réclame encore un supplément, notamment pour un tunnel situé sous le boulevard Poincaré.

Sur les tests géologiques, une entreprise qui souhaite réaliser des travaux dispose de moyens juridiques pour accéder aux lieux si nécessaires. Si des commerçants avaient réellement refusé l'accès, il aurait été possible de saisir le juge de paix afin d'obtenir une autorisation.

Concernant la confiance, il estime que le problème principal n'est pas seulement le consortium, mais la STIB. Les entreprises privées répondent à un cahier des charges et cherchent ensuite, dans ce cadre, à obtenir des suppléments lorsque des failles existent. Le véritable problème est que la STIB n'a pas rédigé un cahier des charges suffisamment solide.

La question essentielle aurait dû être posée dès le départ: la STIB avait-elle réellement le savoir-faire, les équipes et l'expérience nécessaires pour porter un projet de cette ampleur? Il pense que non.

Quant aux attentes vis-à-vis de la commission, il souhaite que les éléments soulevés servent à modifier les règles et les pratiques pour l'avenir, même si un chantier d'une telle ampleur ne se reproduira

M. Brahim Tabich explique que l'entrepreneur s'est présenté à l'époque directement chez les commerçants pour demander l'accès aux caves, sans information préalable ni démarche organisée. Les commerçants ont alors contacté l'association pour savoir s'ils devaient laisser entrer ces personnes.

Il rappelle que certaines caves étaient utilisées comme cuisines, stocks, sanitaires ou espaces indispensables à l'activité commerciale. Les commerçants ont donc demandé que la demande passe officiellement par le propriétaire, à savoir la régie foncière. C'est ce qui a ensuite été fait: ils ont reçu un courrier de la régie leur demandant de permettre l'accès aux caves, et l'accès a été donné. Il n'y a donc pas eu de blocage.

M. Chico Keksi précise que, du côté des associations, l'accès n'a jamais été refusé. Promo Jeunes a par exemple donné accès à ses locaux, y compris à l'école de devoirs.

M. Olivier De Roy confirme que les caves ont bien été visitées, notamment celles utilisées par les associations et les clubs. Il nuance toutefois la qualité de ces visites. Elles n'ont pas été menées de manière suffisamment rigoureuse.

Il raconte qu'un jour, des lignes orange ont été tracées dans les caves et qu'on leur a demandé de tout dégager en urgence, au motif qu'ils n'auraient plus accès à certains espaces pendant trois ans. Les équipes de Promo Jeunes se sont donc organisées pour vider rapidement les lieux. Puis, quelques mois plus tard, on leur a annoncé que

De heer Nour Eddine Layachi voert om te beginnen aan dat het consortium Toots naar verwachting nog een extra bedrag zal vorderen voor een tunnel onder de Poincarélaan.

Een aannemer die geologische proeven wil uitvoeren, heeft allerlei rechtsmiddelen ter beschikking om zich zo nodig toegang te laten verschaffen. Indien de handelaars echt de toegang hadden geweigerd, dan had de vrederechter ingeschakeld kunnen worden om toelating te krijgen.

Hij meent dat het vertrouwensprobleem niet alleen toe te schrijven is aan het consortium, maar ook aan de MIVB. Privébedrijven reageren op een bestek en proberen vervolgens op basis daarvan extra bedragen te bemachtigen, wanneer er losse eindjes zijn. Het echte probleem is dat het bestek dat de MIVB heeft opgesteld, niet sterk genoeg was.

De MIVB had zich van in het begin de cruciale vraag moeten stellen of zij zelf nog de nodige knowhow, teams en ervaring in huis had om een dergelijk grootschalig project in goede banen te leiden. Hij denkt van niet.

Van de commissie verwacht hij dat ze de vaststellingen zal aangrijpen om de regels en praktijken in de toekomst te veranderen, ook al zullen we nooit nog zo'n grootschalig project krijgen.

De heer Brahim Tabich legt uit dat de aannemer destijds bij de handelaars zelf is langsgesegaan om toegang te vragen tot de kelders, zonder hen daar vooraf van op de hoogte te brengen of een bepaalde procedure te volgen. De handelaars hebben daarop de vereniging gecontacteerd met de vraag of zij die mensen binnen mochten laten.

Hij wijst erop dat sommige kelders werden gebruikt als keuken, opslagplaats, sanitaire voorziening of noodzakelijke ruimte voor de handelsactiviteit. De handelaars hebben daarom gevraagd om het verzoek officieel te richten aan de eigenaar, met name de grondregie. Zo gebeurde het ook. Nadien kregen ze een brief waarin de regie hen vroeg om toegang te verlenen tot de kelders en die vraag werd ingewilligd. Ze hebben dus niemand tegengehouden.

De heer Chico Keksi verduidelijkt dat de verenigingen de toegang nooit hebben geweigerd. Promo Jeunes bijvoorbeeld heeft zijn lokalen opengesteld, met inbegrip van de takenschool.

De heer Olivier De Roy bevestigt dat de kelders van de verenigingen en sportclubs wel degelijk werden bezocht. Hij heeft echter bedenkingen bij de kwaliteit van de bezoeken. Daarbij zou onvoldoende nauwgezet te werk zijn gegaan.

Hij vertelt dat op een dag oranje strepen werden getrokken in de kelders en dat ze de vraag kregen om die zo spoedig mogelijk volledig leeg te maken, omdat ze drie jaar lang geen toegang meer zouden krijgen tot bepaalde ruimten. De teams van Promo Jeunes stelden vervolgens alles in het werk om de kelders snel leeg te maken. Enkele

l'emplacement était finalement erroné et que les travaux ne passeraient pas par là. Cet épisode illustre le manque d'organisation et de fiabilité dans la communication du chantier.

M. Ismaël Saouti explique que les demandes d'accès aux caves étaient liées aux tests géologiques et rappelle qu'il avait lui-même interrogé des ouvriers lors de sondages réalisés en 2018, au milieu de l'avenue de Stalingrad. Ces ouvriers lui avaient déjà indiqué que le sous-sol était très problématique, avec beaucoup d'eau et de sable.

L'argument consistant à dire que les commerçants auraient empêché les tests ne tient pas. Une cave peut être un stock, une chambre froide, une cuisine ou un espace aménagé: il est donc normal qu'un commerçant demande une procédure correcte avant de laisser entrer une entreprise. Mais cela ne signifie pas qu'il y ait eu refus. En réalité, les responsables du chantier utilisent aujourd'hui cette explication pour masquer un problème plus profond: les sondages réalisés étaient insuffisants au regard de la complexité du sous-sol.

Il précise ensuite ses propos sur les indemnisations. Les grandes enveloppes d'indemnisation évoquées publiquement concernaient surtout les commerçants évincés du Palais du Midi, soit environ 10 % du tissu économique touché. Les autres commerçants du quartier, eux, relèvent du régime des primes chantier, dont les montants sont très faibles: parfois une vingtaine d'euros par jour, ce qui ne correspond pas à la réalité économique d'un commerce.

Sur la malchance, il refuse d'en faire l'explication principale. La situation est d'abord le résultat d'un défaut d'écoute. La STIB aurait avancé sans tenir compte des alertes, comme si elle fonçait droit devant elle, même face à un mur.

Il évoque aussi les rumeurs qui circulaient déjà en 2019 dans le quartier sur l'avenir du palais du Midi. Certains parlaient déjà de projets de *food court*, de boutiques de luxe ou de transformation du bas de la ville sur le modèle du haut de la ville. Ces rumeurs alimentent, à ses yeux, la crainte d'une gentrification.

À titre personnel, il dit avoir davantage confiance dans SM Toots que dans la STIB. Le consortium est composé d'entreprises reconnues, actives sur de grands chantiers internationaux. Ces entreprises font leur travail dans le cadre du marché qui leur a été confié.

Ces mêmes entreprises réalisent ailleurs des chantiers importants, notamment à Paris, dans des conditions

maanden later kregen ze dan te horen dat de verkeerde plaatsen waren bezocht en dat er daar niet zou worden gewerkt. Dat toont aan hoe gebrekkig de organisatie verliep en hoe weinig betrouwbaar de communicatie was.

De heer Ismaël Saouti legt uit dat er toegang werd gevraagd tot de kelders om geologische proeven uit te voeren. Tijdens de bodemonderzoeken die in 2018 in het midden van de Stalingradlaan werden uitgevoerd, heeft hij zelf gesproken met enkele arbeiders. Die zeiden hem toen al dat de ondergrond zeer problematisch was, met veel water en zand.

Het argument dat de handelaars de onderzoeken verhinderd zouden hebben, houdt geen steek. Een kelder kan dienen als opslagruimte, koelcel, keuken of ingerichte ruimte. Het is dus normaal dat een handelaar vraagt om een correcte procedure te volgen alvorens een aannemer erin binnen te laten. Dat betekent echter niet dat ze dat hebben geweigerd. De verantwoordelijken van de werken voeren dat argument vandaag eigenlijk alleen maar aan om een dieper probleem te verhullen: de uitgevoerde onderzoeken volstonden niet om de complexiteit van de ondergrond deftig in kaart te brengen.

Vervolgens verduidelijkt hij zijn uitspraken over de schadevergoedingen. De grote vergoedingsbudgetten waarover openlijk werd gecommuniceerd, waren vooral bestemd voor de handelaars die uit het Zuidpaleis waren verdreven. Zij vertegenwoordigden ongeveer 10 % van het getroffen economische weefsel. De andere handelaars in de wijk vallen onder het premiestelsel voor bouwplaatsen, waaraan zeer lage bedragen gekoppeld zijn: in sommige gevallen maar twintig euro per dag, wat niet toereikend is om een handelszaak economisch het hoofd boven water te laten houden.

Hij weigert om de voornaamste verklaring in pech te zoeken. De huidige situatie is bovenal het resultaat van een gebrek aan luisterbereidheid. De MIVB heeft maar voortgewerkt zonder rekening te houden met de waarschuwingen en is zo recht tegen de muur gelopen.

Hij zegt vervolgens dat er in de wijk al in 2019 geruchten over de toekomst van het Zuidpaleis de ronde deden. Sommigen zeiden dat er al plannen waren voor *foodcourts*, luxeboetieks of zelfs de omvorming van de benedenstad naar het beeld van de bovenstad. Die geruchten hebben volgens hem de vrees voor een gentrificatie aangewakkerd.

Hij zegt zelf meer vertrouwen te hebben in de tijdelijke vennootschap Toots dan in de MIVB. Het consortium is samengesteld uit vermaarde ondernemingen die actief zijn op grote bouwplaatsen in binnen- en buitenland. Die ondernemingen voeren gewoon het werk uit dat er op basis van de overheidsopdracht aan is toevertrouwd.

Daarbuiten zijn ze ook betrokken bij grote werken, zoals in Parijs, die beter gereguleerd en georganiseerd

qui semblent mieux encadrées, plus propres et mieux organisées. Pourquoi donc cela se passe-t-il aussi mal à Bruxelles?

Il rappelle que le projet initial était présenté comme une liaison nord-sud rapide, avec métro automatique, dépôt à Bordet et adaptation de la station Albert. Si ces éléments ne sont plus réunis, la justification initiale ne tient plus.

Mme Sofia Bennani constate avec regret que les commerçants, riverains et usagers du Palais du Midi ont été entendus, mais trop peu écoutés. Elle leur présente, au nom du monde politique, des excuses pour ce qu'ils ont subi, ce qu'ils subissent encore et ce qu'ils continueront malheureusement à subir.

Elle interroge ensuite les intervenants sur les conséquences du *jet grouting*, notamment les infiltrations, projections de ciment ou de sable qui auraient touché certains commerces et habitations.

Elle revient également sur les animations mises en place dans le quartier, notamment les palmiers, les chameaux et la musique orientale. Elle demande si ces initiatives représentaient réellement l'identité commerciale et associative du quartier ou si elles reposaient sur une vision réductrice d'un quartier supposé majoritairement maghrébin.

Elle rappelle enfin les propos de M. Pascal Smet, qui aurait déclaré ne pas être au courant de ces décisions et ne pas aimer les faux palmiers, tout en ayant affirmé par ailleurs qu'il fallait parfois «oser rendre les gens heureux, même si c'est le contraire de leur volonté». Elle demande aux commerçants ce qu'ils pensent de telles déclarations.

M. Nour Eddine Layachi confirme que des projections de béton ont bien eu lieu à plusieurs reprises, générant même à certains moments des nuisances.

Il évoque ensuite un film qui lui tient particulièrement à cœur (la bataille de Stalingrad), car il a été réalisé dans le cadre d'un projet porté par Stalem avec le Centre vidéo de Bruxelles, et sa propre fille a participé à l'interview. Cette vidéo montre justement que le quartier ne se réduit pas à une seule identité.

L'identité réelle du quartier n'a pas été respectée. Les palmiers, les chameaux ou la musique orientale ne représentent pas le quartier. Ce quartier est beaucoup plus large, plus ancien, plus mixte et plus complexe que cette image folklorisée.

Il rappelle aussi que la STIB s'est concentrée sur le palais du Midi et de ses commerçants, parce ce bâtiment

blijken te zijn en in properdere omstandigheden verlopen. Hoe komt het dan dat in Brussel alles zo tegenvalt?

Hij wijst erop dat het project oorspronkelijk werd voorgesteld als een snelle verbinding tussen het noorden en het zuiden van Brussel met een geautomatiseerde metro, een stelplaats in Bordet en een verbouwing van het station Albert. Als die voorwaarden niet langer vervuld zijn, blijft van de oorspronkelijke verantwoording niets meer overeind.

Mevrouw Sofia Bennani stelt tot haar spijt vast dat de handelaars, omwonenden en bezoekers van het Zuidpaleis wel werden gehoord, maar dat er te weinig naar hen is geluisterd. Zij biedt hen in naam van de politiek excuses aan voor het leed waarmee zij werden, worden en helaas nog zullen worden geconfronteerd.

Zij stelt de sprekers ook een vraag over de gevolgen van de toegepaste *jetgroutingtechniek*. Zo zouden sommige handelszaken en woningen last hebben gehad van infiltratie en rondspattend cement en zand.

Vervolgens heeft zij het over de activiteiten die in de wijk werden georganiseerd met palmbomen, kamelen en oosterse muziek. Zij vraagt of die initiatieven een daadwerkelijke weerspiegeling waren van de identiteit van de handel en verenigingen in de wijk of dat ze eerder getuigden van een tunnelvisie waarbij werd uitgegaan van de veronderstelling dat de wijk voornamelijk Noord-Afrikaans getint is.

Tot slot herinnert zij aan wat de heer Pascal Smet daarover heeft gezegd. Die zou hebben verklaard dat hij niet op de hoogte was van die beslissingen en dat hij geen liefhebber was van neppalmbomen. Hij is het ook die ooit gezegd heeft dat men soms moet “durven om mensen gelukkig te maken, zelfs al is dat tegen hun zin”. Zij vraagt de handelaars wat zij denken van die uitspraken.

De heer Nour Eddine Layachi bevestigt dat er meermaals beton in het rond spatte, wat op sommige momenten echt wel voor hinder heeft gezorgd.

Vervolgens heeft hij het over een filmpje dat hen bijzonder na aan het hart ligt (La bataille de Stalingrad), omdat het gemaakt werd in het kader van een project waarvoor Stalem de handen in elkaar had geslagen met het Centre vidéo de Bruxelles. Ook zijn dochter komt in het interview aan het woord. Dat filmpje maakt duidelijk dat de wijk niet te herleiden valt tot één identiteit.

Er werd geen respect getoond voor de ware identiteit van de wijk. Palmbomen, kamelen en oosterse muziek geven niet weer hoe de wijk werkelijk is. De wijk is veel meer dan het folkloristische beeld dat er toen over opgehangen werd. Er schuilt een ruimer verhaal achter, er is een grote mix aanwezig en ze zit complexer in elkaar dan dat.

Hij wijst er ook op dat de MIVB haar aandacht vooral toegespitst heeft op het Zuidpaleis en de handelaars die

constituait le nœud du problème. Les autres commerçants privés, eux, n'ont pas bénéficié d'un traitement comparable.

Il dit enfin sa difficulté à voir des acteurs associatifs comme Promo Jeunes et les clubs sportifs perdre les acquis construits pendant des décennies. Pour lui, même si les commerçants ont leurs propres problèmes, ils ne peuvent pas ignorer la perte d'un acteur associatif majeur qui contribuait aussi à la vie et à l'attractivité du quartier.

M. Ismaël Saouti partage le constat de Mme Bennani: les commerçants ont été entendus, mais rarement écoutés.

Il confirme que les actions proposées n'étaient pas adaptées. Le quartier est multiculturel et ne peut pas être réduit à une imagerie orientalisante. Les commerçants n'avaient pas besoin de folklore. Ils avaient besoin d'actions produisant de vraies retombées économiques. Lorsqu'ils ont vu arriver les palmiers, les chameaux ou certaines animations, ils ont eu le sentiment qu'on se moquait d'eux.

Les commerçants demandaient davantage de mixité, plus de présence de femmes, d'enfants, d'écoles, d'activités sportives et de vie de quartier. Or, progressivement, ces éléments ont été retirés ou fragilisés par le chantier.

L'insécurité fait fuir en premier lieu les femmes et les familles. La disparition des écoles, des activités sportives et des lieux de passage a donc aggravé la situation du quartier.

Si le projet continue, il estime que le gouvernement doit venir avec une proposition de pacte 3, fondée sur les besoins réels du tissu économique. Le pacte 2 ne suffit plus. Les commerçants ne tiennent plus. Ils ont besoin de décisions concrètes et rapides.

Il confirme également avoir lui-même subi des dégâts: projections sur sa terrasse, infiltrations de bentonite dans sa cave, fissures dans son immeuble. Il est encore en procédure avec la STIB. D'autres commerçants ont connu des situations similaires, parfois réglées à l'amiable, parfois non.

M. Nour Eddine Layachi rappelle qu'à la fin du pacte 1, les associations avaient demandé une évaluation à la STIB, thème par thème. Cette évaluation n'a jamais été transmise.

Il serait utile que la commission obtienne l'évaluation de la STIB, notamment sur la mobilité, les dépenses engagées et l'utilité réelle des actions menées. Cela permettrait de

zich daarin bevonden, omdat dat gebouw de kern van het probleem vormde. De andere particuliere handelaars kregen daarentegen niet dezelfde aandacht.

Tot slot zegt hij het er moeilijk mee te hebben dat verenigingen als Promo Jeunes en de sportclubs hun verworvenheden die ze decennialang hebben opgebouwd, verliezen. De handelaars hebben weliswaar hun eigen problemen, maar zij kunnen volgens hem niet voorbijgaan aan het verlies van een belangrijke vereniging die ook mee heeft geholpen om de wijk tot leven te brengen en aantrekkelijk te maken.

De heer Ismaël Saouti is het eens met de vaststelling van mevrouw Bennani. De handelaars werden wel gehoord, maar er werd zelden naar hen geluisterd.

Hij bevestigt dat de georganiseerde initiatieven niet pasten bij de wijk. De wijk is multicultureel en kan niet worden herleid tot een nabootsing van de oosterse cultuur. Een vleugje folklore was niet wat de handelaars nodig hadden. Ze hadden eerder initiatieven nodig die de economie werkelijk vooruit zouden helpen. Toen men kwam aandraven met palmbomen en kamelen en er bepaalde activiteiten werden georganiseerd, kregen ze de indruk dat er met hen gelachen werd.

Wat de handelaars vroegen, was dat de wijk haar gemengde karakter zou terugkrijgen, er opnieuw een buurtleven op gang zou komen en ervoor gezorgd zou worden dat er weer meer vrouwen, kinderen, scholen en sportactiviteiten zouden zijn. Door de werken zijn die allemaal geleidelijk weggetrokken of in een moeilijke positie terechtgekomen.

Vrouwen en kinderen zijn de eersten die een wijk ontvluchten, wanneer het er niet meer veilig is. Doordat scholen, sportactiviteiten en plaatsen waar veel mensen komen, zijn verdwenen, is de situatie in de wijk erger geworden.

Indien het project wordt voortgezet, moet de regering volgens hem een voorstel doen voor een derde pact, dat afgestemd is op de werkelijke behoeften van het economische weefsel. Het tweede pact volstaat niet langer. De handelaars houden het niet meer vol. Ze hebben snel concrete beslissingen nodig.

Hij heeft zelf ook schade geleden: spatten op zijn terras, infiltraties van bentoniet in zijn kelder en scheuren in zijn gebouw. Er loopt nog een procedure met de MIVB. Andere handelaars hebben gelijkaardige dingen meegemaakt. Soms werd dat in der minne geregeld, maar soms ook niet.

De heer Nour Eddine Layachi wijst erop dat toen het eerste pact afliep, de verenigingen aan de MIVB vroegen om daar een per thema opgesplitste evaluatie van te maken. Die evaluatie werd nooit bezorgd.

Het zou voor de commissie nuttig zijn om de evaluatie van de MIVB over onder meer de mobiliteit, de verrichte uitgaven en het werkelijke nut van de uitgevoerde

mieux comprendre les craintes des acteurs de terrain et d'objectiver leurs demandes futures.

M. Alain Maron relève que les intervenants sont devenus, au fil des années, de véritables experts du dossier. Ils sont les victimes collatérales d'un projet initialement largement soutenu, mais pour lequel les pouvoirs publics ont sacrifié une prudence élémentaire et ont fait preuve d'une forme d'aveuglement.

Il rappelle qu'en 2019, la STIB lui affirmait encore qu'un métro circulerait entre Albert et la gare du Nord à la fin de l'année 2024. Or, aujourd'hui, il n'y aura probablement jamais de métro jusqu'à la gare du Nord, mais peut-être un tram amélioré dans dix ans, après la déconstruction du palais du Midi. À ses yeux, il est difficile d'appeler cela autrement qu'un fiasco.

Il demande ensuite si les signaux d'alerte évoqués par les commerçants et riverains, notamment les remarques d'ouvriers sur la présence de sable et d'eau sous le palais du Midi, ont été relayés officiellement. Il souhaite savoir si ce sentiment de risque était partagé largement dans le quartier.

Il revient également sur la demande d'un pacte 3. Il demande quelles recommandations les intervenants formulent pour les sept ou huit années de travaux à venir et si un dialogue a déjà commencé avec les autorités. Enfin, il interroge les représentants du monde sportif sur la réouverture annoncée d'une salle du palais du Midi en juin.

M. Ismaël Saouti répond d'abord sur le dialogue actuel. Un échange a récemment été proposé par le ministre de l'Emploi et de l'Économie, qui a présenté des excuses au nom du gouvernement. Les commerçants attendent aussi d'être entendus en commission des Affaires économiques, ce qu'ils souhaitent vivement, afin de démontrer concrètement la situation de fiasco qu'ils vivent.

En revanche, le dialogue avec la STIB est rompu. Le groupe WhatsApp ne fonctionne plus comme outil d'échange depuis décembre et il n'y a plus d'interactivité. Les commerçants n'ont pas non plus de contact direct avec le consortium SM Toots.

Sur les risques liés au sous-sol, il précise qu'il ne dit pas que la STIB a volontairement caché des études, mais il rappelle que la STIB a caché pendant plus d'un an le blocage rencontré sous le Palais du Midi. Dès lors, il n'exclut pas qu'il y ait eu d'autres éléments insuffisamment communiqués.

ingrepen in handen te krijgen. Op die manier kan men dan misschien beter begrijpen waar de mensen ter plaatse bang voor zijn en kunnen hun toekomstige verzuchtingen objectief in kaart worden gebracht.

De heer Alain Maron merkt op dat de sprekers in de loop der jaren zijn uitgegroeid tot ervaringsdeskundigen. Zij zijn indirect slachtoffer van een project waarvoor er oorspronkelijk veel steun was, maar waarbij de overheid de behoedzaamheid die ze normaal aan de dag zou moeten leggen, heeft laten varen en zich op een bepaalde manier heeft laten verblinden.

In 2019 drukte de MIVB hem op het hart dat er tegen eind 2024 een metro zou rijden tussen Albert en het Noordstation. Vandaag ziet het er naar uit dat er nooit een metrolijn tot aan het Noordstation zal komen. Misschien dat er over tien jaar, nadat het Zuidpaleis is afgebroken, wel een verbeterde tramlijn zal zijn. Volgens hem kunnen we dat moeilijk anders bestempelen dan als een fiasco.

Vervolgens vraagt hij of de waarschuwingssignalen waar de handelaars en buurtbewoners het over hadden, meer bepaald de opmerkingen van enkele arbeiders over de aanwezigheid van zand en water onder het Zuidpaleis, via de officiële kanalen zijn doorgegeven. Hij zou willen weten of het gevoel dat er risico's waren verbonden aan het project, breed leefde in de wijk.

Hij gaat ook in op de vraag om een derde pact te sluiten. Hij vraagt welke aanbevelingen de sprekers zouden formuleren over de uitvoering van de werken in de komende zeven of acht jaar en of er al een dialoog met de overheid is opgestart. Tot slot stelt hij de vertegenwoordigers van de sportclubs een vraag over de aangekondigde heropening van een zaal van het Zuidpaleis in juni.

De heer Ismaël Saouti antwoordt vooreerst op de vraag of er vandaag gesprekken plaatsvinden. De minister van Werk en Economie heeft onlangs een gesprek voorgesteld. Hij heeft namens de regering excuses aangeboden. De handelaars zouden ook heel graag gehoord willen worden in de commissie voor de Economische Zaken om concreet te maken hoe rampzalig de situatie is waarin zij zich bevinden.

De dialoog met de MIVB daarentegen ligt stil. De WhatsAppgroep waarin berichten werden uitgewisseld, werkt sinds december niet meer en er is geen onderling contact meer. De handelaars staan evenmin in rechtstreeks contact met het consortium Toots.

Wat de risico's met de ondergrond betreft, wil hij niet beweren dat de MIVB bewust studies verborgen heeft gehouden, maar de MIVB heeft wel gedurende meer dan een jaar verzwegen dat de situatie onder het Zuidpaleis muurvast zat. Hij sluit dus niet uit dat er nog andere elementen zijn waarover onvoldoende werd gecommuniceerd.

Concernant le pacte 3, celui-ci devrait tenir compte de l'hypothèse d'une démolition et de ses conséquences pour les commerçants pendant le réaménagement.

Il souligne aussi que les associations de commerçants et de riverains n'ont jamais signé ces pactes. La Ville et la Régie ont signé en leur nom.

M. Nour Eddine Layachi revient sur les alertes données au sujet du passage sous le Palais du Midi. Il rappelle qu'une étude ancienne envisageait un autre tracé, passant plutôt du côté droit, là où la Région possédait plusieurs îlots d'immeubles, notamment vers le boulevard Lemonnier et le square de l'Aviation.

Le choix retenu a finalement été de passer de l'autre côté, sous le Palais du Midi. À l'époque déjà, les représentants du quartier avaient alerté les autorités sur le risque que cela représentait. Ils n'étaient pas ingénieurs, mais ils connaissaient le terrain. Il n'y a donc pas eu assez de précautions au départ et le projet a été mené trop vite.

Il insiste ensuite sur l'urgence d'un planning clair pour le réaménagement annoncé de l'avenue de Stalingrad. Les commerçants demandent à être reçus avant les travaux, afin de comprendre le calendrier et de pouvoir s'organiser. Beaucoup envisagent de partir en congé durant l'été; ils ne peuvent pas découvrir à la rentrée que les bulldozers arrivent devant leur commerce. Après sept ou huit ans de chantier, il n'est plus acceptable que les autorités ne soient pas capables de leur fournir une planification lisible. Ce qui détruit les commerces, c'est l'incertitude permanente.

M. Olivier De Roy répond que si le bâtiment ne devait pas être déconstruit, la très grande majorité des clubs souhaiteraient probablement y revenir. Mais la réponse dépend des conditions concrètes: quand, pour combien de temps, avec quelles garanties et dans quel cadre.

Il relève aussi que la déclaration de politique gouvernementale ne mentionne explicitement ni le démantèlement, ni même le palais du Midi, ce qui l'étonne.

Mme Joëlle Maison retient des interventions deux demandes principales: d'une part, un véritable dialogue devant aboutir à un pacte 3; d'autre part, une prévisibilité réelle pour le quartier, accompagnée d'un plan Marshall. Elle demande ensuite des précisions sur le projet local de gestion des déchets mis en place par Stalem ASBL.

M. Nour Eddine Layachi explique que la problématique des déchets était très concrète dans le quartier. Les camions de Bruxelles-Propreté ne pouvaient plus accéder normalement aux commerces et aux habitations en raison

Het derde pact zou rekening moeten houden met een eventuele afbraak en met de gevolgen daarvan voor de handelaars tijdens de herinrichting.

Hij benadrukt ook dat de verenigingen van handelaars en buurtbewoners die pacten nooit hebben ondertekend. De stad en het gewest hebben in hun naam getekend.

De heer Nour Eddine Layachi komt terug op de waarschuwingen over de doorgang onder het Zuidpaleis. Hij wijst erop dat in een vroegere studie een ander tracé werd overwogen. Dat tracé bevindt zich iets meer naar rechts en zou via verschillende bouwblokken, die toen eigendom waren van het gewest, in de richting van de Lemonnierlaan en de Luchtvaartsquare lopen.

Uiteindelijk werd voor een tracé aan de andere kant, onder het Zuidpaleis door, gekozen. De vertegenwoordigers van de wijk waarschuwden de overheid toen al voor het risico dat dat inhield. Dat waren weliswaar geen ingenieurs, maar zij kenden het terrein. Er is in het begin dus niet voorzichtig genoeg gehandeld en er is te snel gegaan met het project.

Vervolgens benadrukt hij dat er dringend nood is aan een duidelijke planning voor de heraanleg van de Stalingradlaan. De handelaars vragen een gesprek alvorens de werken van start te laten gaan, zodat ze kennis kunnen nemen van het tijdschema en ze zich daarnaar kunnen schikken. Velen onder hen zijn van plan om in de zomer met vakantie te gaan. Het is niet de bedoeling dat ze bij hun thuiskomst plots ontdekken dat er bulldozers voor hun winkel staan. De werken duren inmiddels zeven à acht jaar. Dan is het niet aanvaardbaar meer dat de overheid niet in staat is om hen een overzichtelijke planning te bezorgen. De handelszaken gaan ten onder aan de voortdurende onzekerheid.

De heer Olivier De Roy antwoordt dat indien het gebouw toch niet zou worden afgebroken, de meeste clubs er waarschijnlijk naar zouden willen terugkeren. Hoe zij daarop zullen reageren, hangt echter af van de concrete voorwaarden: wanneer, voor hoe lang, met welke garanties en binnen welk kader.

Hij merkt ook op dat er nergens in de beleidsverklaring van de regering uitdrukkelijk sprake is van een ontmanteling. Er wordt zelfs niet in verwezen naar het Zuidpaleis, wat hem toch verbaast.

Mevrouw Joëlle Maison onthoudt van de uiteenzettingen dat in de eerste plaats gevraagd wordt om een volwaardige dialoog op te starten over een derde pact en de wijk voorspelbaarheid te bieden, samen met een Marshallplan. Vervolgens vraagt zij een woordje uitleg over het lokale afvalbeheerproject van de vzw Stalem.

De heer Nour Eddine Layachi legt uit dat het afvalprobleem in de wijk heel concreet was. De vrachtwagens van Net Brussel konden de winkels en woningen niet meer normaal bereiken door de werf. Het afval werd dus niet

du chantier. Les déchets n'étaient donc plus enlevés correctement et restaient parfois plusieurs jours, voire plusieurs semaines, dans l'espace public.

La STIB a fini par proposer une solution: installer des cages métalliques fermées par des codes, où les habitants et commerçants devaient déposer leurs sacs afin que Bruxelles-Propreté puisse les collecter. Mais ces points de collecte sont devenus eux-mêmes une source de nuisances. Les sacs s'y accumulaient et le tri ne fonctionnait pas réellement, attirant les rats et les souris.

Face à cette situation, Stalem a construit une solution parallèle. L'association a commencé par travailler avec certains commerçants, qui ont remplacé leur contrat commercial avec Bruxelles-Propreté par un contrat avec Stalem. L'objectif n'était pas seulement de résoudre un problème ponctuel, mais de construire un système local, avec des vélos, des remorques de grande capacité, une organisation de collecte efficace et des outils numériques de suivi.

Il précise que le Comme Chez Soi a été l'un des premiers clients à faire confiance à Stalem, dès 2019. Plus tard, les Galeries royales Saint-Hubert ont également sollicité l'association. Depuis 2025, Stalem y assure la gestion des déchets.

Pour l'orateur, cette expérience montre que les quartiers populaires ne sont pas seulement porteurs de problèmes: ils peuvent aussi produire des solutions.

M. Fabian Maingain revient sur l'absence d'interlocuteur réellement indépendant et efficace. En théorie, la STIB était l'interlocuteur unique, mais elle concentrait à la fois la maîtrise d'ouvrage, la gestion du chantier, l'ombudsman et le rôle de relais des plaintes. Il y a là une confusion des rôles.

Il demande aussi quel a été, pendant ces sept années, le rôle du cabinet de tutelle de la STIB et des instances régionales. Il souhaite connaître leur présence réelle, leur capacité d'écoute et leur implication dans les questions de sécurité, de propreté, d'accompagnement et de suivi. Il interroge également les intervenants sur le fonctionnement de l'ombudsman, du facilitateur de chantier, des réunions de coordination et des panels.

Enfin, il revient sur le pacte 2. Il demande si le système d'indemnisation corrigé est suffisant, s'il fonctionne réellement et si les comités de suivi prévus se réunissent encore.

M. Ismaël Saouti explique que, dans les faits, l'interlocuteur unique était bien la STIB. Les commerçants discutaient aussi avec la Ville, avec hub.brussels et parfois avec certains cabinets régionaux, mais tout était finalement renvoyé vers la STIB. Les plaintes, les craintes et les demandes aboutissaient chez l'ombudsman ou

meur correct opgehaald en bleef soms verschillende dagen of zelfs weken in de publieke ruimte liggen.

De MIVB stelde uiteindelijk een oplossing voor: metalen kooien met een code om af te sluiten, waar bewoners en handelaars hun zakken moesten deponeren zodat Net Brussel ze kon ophalen. Maar die inzamelpunten werden zelf een bron van overlast. De zakken stapelden zich er op en sorteren werkte niet echt, waardoor ze ratten en muizen aantrokken.

Geconfronteerd met die situatie ontwikkelde Stalem een parallelle oplossing. De vereniging ging samenwerken met bepaalde handelaars, die hun commerciële contract met Net Brussel vervingen door een contract met Stalem. Het doel was niet alleen om een tijdelijk probleem op te lossen, maar ook om een lokaal systeem uit te bouwen, met fietsen, aanhangwagens met grote capaciteit, een efficiënte ophaalorganisatie en digitale opvolgingstools.

Hij verduidelijkt dat Comme Chez Soi een van de eerste klanten was die Stalem zijn vertrouwen gaf, sinds 2019. Later deed ook de Koninklijke Sint-Hubertusgalerie een beroep op de vereniging. Sinds 2025 staat Stalem er in voor het afvalbeheer.

Voor de spreker toont deze ervaring dat volkswijken niet alleen problemen met zich meebrengen: ze kunnen ook oplossingen aanreiken.

De heer Fabian Maingain komt terug op het ontbreken van een echt onafhankelijke en efficiënte gesprekspartner. In theorie was de MIVB de enige gesprekspartner, maar zij was tegelijk bouwheer, werkbeheerder, ombudsman en doorgeefluik van klachten. Er is dus een rolvermenging.

Hij vraagt ook welke rol het toezichthoudende kabinet van de MIVB en de gewestelijke instanties in die zeven jaar hebben gespeeld. Hij wil weten hoe aanwezig ze werkelijk waren, hoe luisterbereid ze waren en hoe betrokken ze waren bij kwesties inzake veiligheid, netheid, begeleiding en opvolging. Hij bevestigt de sprekers ook over de werking van de ombudsman, de werffacilitator, de coördinatievergaderingen en de panels.

Tot slot komt hij terug op pact 2. Hij vraagt of het aangepaste vergoedingssysteem volstaat, of het echt werkt en of de geplande opvolgingscomités nog altijd bijeenkomen.

De heer Ismaël Saouti legt uit dat in de praktijk de MIVB wel degelijk de enige gesprekspartner was. De handelaars overlegden ook met de Stad, met hub.brussels en soms met bepaalde gewestelijke kabinetten, maar finaal werd alles naar de MIVB doorgeschoven. De klachten, bezorgdheden en vragen kwamen terecht bij de ombudsman of de

le facilitateur de chantier, qui travaillaient eux-mêmes pour la STIB. C'est précisément là que réside, selon lui, le problème.

La STIB devait gérer un chantier et assurer la mobilité. Elle n'était pas l'acteur adéquat pour recevoir, traiter et arbitrer les plaintes des commerçants, riverains et usagers. Elle l'a fait de manière insuffisante et souvent à son avantage.

Il aurait fallu un ombudsman réellement indépendant, désigné par la Région, ainsi qu'une gestion régionale des chantiers de grande ampleur.

Concernant les indemnisations, il souligne que le plafond du pacte 2 reste insuffisant. Pour la majorité des commerces, les montants ne couvrent pas les pertes réelles. De plus, les indemnités sont calculées sur la base d'une situation déjà dégradée: de nombreux commerçants ont dû licencier du personnel à cause du chantier.

Pour l'avenir, l'orateur estime qu'il faut réunir autour d'une même table les acteurs capables de décider: la STIB, la Ville de Bruxelles, Saint-Gilles, la Région, les représentants des commerçants, riverains et usagers. Il faut un pilotage politique et administratif clair, à court terme, avec des décisions concrètes.

M. Nour Eddine Layachi confirme que la double casquette de la STIB a été un problème majeur. La STIB était à la fois juge et partie. Elle portait le projet, gérât le chantier et recevait les plaintes. Dans ces conditions, elle n'avait pas le recul nécessaire pour entendre les alertes et corriger les problèmes.

Il rappelle avoir déjà demandé que la chaîne de commandement soit modifiée. À un moment, les représentants du quartier ont même demandé que le responsable du projet fasse un pas de côté, non par hostilité personnelle, mais parce que lorsqu'un pilote ne parvient pas à remplir sa mission, il faut pouvoir changer de pilote.

Il insiste sur l'urgence de désigner un véritable responsable du dialogue avec le quartier. Cette personne devrait écouter la STIB, les communes, les commerçants, les clubs sportifs, les associations et les habitants, puis trancher. Elle devrait aussi pouvoir être évaluée après six mois ou un an. Cette demande a déjà été formulée par écrit, mais n'a jamais été acceptée.

M. Fabian Maingain demande si les comités d'accompagnement prévus dans le cadre du pacte 2 se réunissent réellement. Il rappelle qu'auparavant certains procès-verbaux étaient publics, alors qu'il ne retrouve plus aujourd'hui de traces claires de réunions du comité de suivi du chantier, du comité d'accompagnement ou du comité de communication avec les commerçants.

werffacilitator, die zelf voor de MIVB werkten. Precies daar ligt volgens hem het probleem.

De MIVB moest een werf beheren en de mobiliteit garanderen. Ze was niet de geschikte actor om klachten van handelaars, omwonenden en gebruikers te ontvangen, te behandelen en te beoordelen. Ze heeft dat onvoldoende gedaan en vaak in haar eigen voordeel.

Er had een echt onafhankelijke ombudsman moeten komen, aangesteld door het Gewest, naast een gewestelijk beheer van grootschalige werven.

Wat de vergoedingen betreft, benadrukt hij dat het plafond van pact 2 onvoldoende blijft. Voor de meeste handelszaken dekken de bedragen de werkelijke verliezen niet. Bovendien worden de vergoedingen berekend op basis van een situatie die al verslechterd was: veel handelaars hebben door de werf personeel moeten ontslaan.

Voor de toekomst meent de spreker dat alle actoren die beslissingen kunnen nemen rond één tafel moeten worden samengebracht: de MIVB, de Stad Brussel, Sint-Gillis, het Gewest, de vertegenwoordigers van handelaars, bewoners en gebruikers. Er is op korte termijn een duidelijke politieke en administratieve aansturing nodig, met concrete beslissingen.

De heer Nour Eddine Layachi bevestigt dat de dubbele pet van de MIVB een groot probleem was. De MIVB was tegelijk rechter en partij. Ze droeg het project, beheerde de werf en ontving de klachten. In die omstandigheden had ze niet de nodige afstand om de alarmsignalen op te vangen en de problemen bij te sturen.

Hij herinnert eraan dat hij al had gevraagd om de commandostructuur te wijzigen. Op een bepaald moment hebben de vertegenwoordigers van de wijk zelfs gevraagd dat de projectverantwoordelijke een stap opzij zou zetten, niet uit persoonlijke vijandigheid, maar omdat je van piloot moet kunnen veranderen wanneer een piloot zijn opdracht niet naar behoren vervult.

Hij benadrukt dat er dringend een echte verantwoordelijke voor de dialoog met de wijk moet worden aangesteld. Die persoon zou moeten luisteren naar de MIVB, de gemeenten, de handelaars, de sportclubs, de verenigingen en de bewoners, en vervolgens knopen doorhakken. Hij of zij zou ook na zes maanden of een jaar geëvalueerd moeten kunnen worden. Die vraag werd al schriftelijk gesteld, maar werd nooit aanvaard.

De heer Fabian Maingain vraagt of de begeleidingscomités die in het kader van pact 2 voorzien zijn, daadwerkelijk bijeenkomen. Hij herinnert eraan dat vroeger bepaalde processen-verbaal openbaar waren, terwijl hij vandaag geen duidelijke sporen meer terugvindt van vergaderingen van het opvolgingscomité van de werf, het begeleidingscomité of het communicatiecomité met de handelaars.

M. Ismaël Saouti répond qu'à part quelques réunions avec hub.brussels et certaines réunions avec la Ville de Bruxelles sur la sécurité, il n'y a rien de structuré dans le cadre du pacte 2. Les comités prévus ne fonctionnent pas réellement.

M. Alain Blond explique qu'il nourrit un souhait simple: que l'on accepte enfin de remettre les choses à plat. Le Palais du Midi a été abordé sans que les études nécessaires aient été menées correctement. Lors de la visite avec la STIB, il a entendu qu'une solution permettant de ne pas démolir le Palais du Midi existait peut-être, mais qu'elle coûterait plus cher.

Compte tenu de l'ampleur des coûts, de la crise budgétaire régionale, de l'incertitude sur les dépenses à venir et de l'absence de visibilité sur la suite, il faut se poser les bonnes questions. Rien n'oblige, selon lui, à précipiter une démolition sans certitude sur l'avenir.

M. Chico Kebisi invite les commissaires à mesurer concrètement ce que représenterait la poursuite du chantier, avec de nouvelles nuisances majeures. On se dirige vers de nouvelles difficultés qui toucheront à nouveau les habitants, les commerçants, les associations et les finances publiques.

Il rappelle que le Palais du Midi n'est pas seulement un bâtiment. C'est un lieu où se sont croisés des générations, des clubs, des artistes, des sportifs, des habitants, des élèves et des associations.

M. Nour Eddine Layachi rappelle que l'avenue de Stalingrad a été construite par les Bruxellois eux-mêmes, par les communautés successives qui s'y sont installées et y ont développé des commerces. Le quartier a prouvé qu'il était capable de créer de l'activité économique et sociale.

Si l'on veut reconstruire, rénover ou redonner un avenir au quartier, il faut partir de ce tissu local. Il ne faut pas imaginer que la solution viendra uniquement d'acteurs extérieurs ou de grandes entreprises. Le quartier dispose d'un savoir-faire, et il doit être associé à la programmation future du palais du Midi.

Mme Clémentine Barzin souhaite comprendre ce que les commerçants ont réellement perçu au titre du pacte 2 et pourquoi, après autant d'années de difficultés, certains n'ont pas envisagé de déplacer leur activité.

M. Oliver Rittweger de Moor estime que les témoignages entendus confirment plusieurs causes déjà documentées du fiasco du métro 3. Il considère que la visite parlementaire du Palais du Midi n'a montré que les parties les plus dégradées du bâtiment et demande qu'une nouvelle visite soit organisée avec les usagers historiques du Palais, afin d'en apprécier plus objectivement la valeur sociale, humaine et patrimoniale. Il insiste sur l'appel au

De heer Ismaël Saouti antwoordt dat er, afgezien van enkele vergaderingen met hub.brussels en bepaalde vergaderingen met de Stad Brussel over veiligheid, niets gestructureerds bestaat in het kader van pact 2. De voorziene comités werken in de praktijk niet echt.

De heer Alain Blond legt uit dat hij één eenvoudige wens heeft: dat men eindelijk aanvaardt om alles opnieuw van nul te bekijken. Het Zuidpaleis werd aangepakt zonder dat de noodzakelijke studies correct waren uitgevoerd. Tijdens het bezoek met de MIVB hoorde hij dat er misschien een oplossing bestond waarbij het Zuidpaleis niet hoeft te worden afgebroken, maar dat die duurder zou uitvallen.

Gezien de omvang van de kosten, de gewestelijke begrotingscrisis, de onzekerheid over toekomstige uitgaven en het gebrek aan zicht op het vervolg, moeten de juiste vragen worden gesteld. Volgens hem is er geen enkele reden om overhaast tot afbraak over te gaan zonder zekerheid over de toekomst.

De heer Chico Kebisi vraagt de commissieleden om concreet in te schatten wat een voortzetting van de werf zou betekenen, met alle nieuwe grote hinder van dien. We stevenen af op nieuwe moeilijkheden die opnieuw de bewoners, de handelaars, de verenigingen en de overheidsfinanciën zullen treffen.

Hij herinnert eraan dat het Zuidpaleis niet zomaar een gebouw is. Het is een plek waar generaties, clubs, kunstenaars, sporters, bewoners, leerlingen en verenigingen elkaar hebben gekruist.

De heer Nour Eddine Layachi herinnert eraan dat de Stalingradlaan door de Brusselaars zelf is opgebouwd, door de opeenvolgende gemeenschappen die zich er hebben gevestigd en er handelszaken hebben ontwikkeld. De wijk heeft bewezen dat ze economische en sociale activiteit kan creëren.

Als je de wijk wilt heropbouwen, renoveren of opnieuw toekomst wilt geven, moet je vertrekken van dat lokale weefsel. Je mag niet denken dat de oplossing uitsluitend van externe actoren of grote bedrijven zal komen. De wijk beschikt over knowhow en moet betrokken worden bij de toekomstige invulling van het Zuidpaleis.

Mevrouw Clémentine Barzin wil begrijpen wat de handelaars in het kader van pact 2 werkelijk hebben ontvangen en waarom sommigen, na zoveel jaren van moeilijkheden, niet hebben overwogen hun activiteit te verplaatsen.

De heer Oliver Rittweger de Moor meent dat de gehoorde getuigenissen verschillende, al gedocumenteerde oorzaken van het fiasco van metro 3 bevestigen. Hij vindt dat bij het parlementaire bezoek aan het Zuidpaleis alleen de meest beschadigde delen van het gebouw werden getoond en vraagt dat er een nieuw bezoek wordt georganiseerd met de historische gebruikers van het Paleis, om de sociale, menselijke en erfgoedwaarde

secours lancé par les commerçants, les riverains et les associations, qui ne veulent pas subir neuf années supplémentaires de chantier.

M. Alain Maron considère pour sa part que la déconstruction du Palais du Midi reste très incertaine au regard des procédures urbanistiques. Il estime nécessaire que les pouvoirs publics donnent rapidement de la clarté au quartier.

M. Ismaël Saouti explique que les commerçants n'ont pas choisi de rester dans la souffrance: ils ont d'abord cru à un chantier limité, puis les difficultés se sont accumulées progressivement. Beaucoup sont attachés au quartier, à leur activité et à un commerce parfois hérité de leurs parents. Ils demandent avant tout de la clarté.

M. Alain Blond souligne que les riverains et propriétaires sont eux aussi prisonniers de la situation. La valeur de leurs biens s'est dégradée, parfois fortement, et certains projets personnels ou patrimoniaux, comme la Maison Jamaer ne peuvent pas être abandonnés du jour au lendemain. Il rappelle que l'attachement au quartier ne relève pas seulement d'un calcul économique, mais aussi d'un engagement affectif et patrimonial.

M. Nour Eddine Layachi relate que les commerçants n'auraient pas pris les mêmes décisions s'ils avaient su dès le départ que le chantier durerait aussi longtemps. Ils ont tenu parce qu'ils croyaient aux informations reçues et parce qu'ils voulaient continuer à faire vivre le quartier.

M. Chico Kebsi conclut qu'on ne peut pas demander aux familles, aux commerçants, aux associations et aux riverains d'abandonner un quartier qu'ils ont construit et fait vivre. Certains sont partis, d'autres ne le peuvent pas. La palais du Midi et ses alentours représentent bien plus qu'un espace bâti: c'est un lieu de vie, de transmission et de mémoire bruxelloise. Il appelle une dernière fois à mesurer ce que représenteraient encore neuf années et demie de chantier pour le quartier.

Réunion du 23 avril 2026

2.10. Exposé d'Henri Ernst, administrateur délégué, Galère SRL (société momentanée Progrès)

M. Henri Ernst souhaite en premier lieu répondre aux questions qui lui ont été adressées par écrit. À cette fin, il entame une énumération des questions/réponses:

Il commence son intervention en précisant qu'il n'a signé aucune clause de confidentialité et qu'il intervient comme représentant légal de la société momentanée

ervan objectiever te kunnen inschatten. Hij benadrukt de noodkreet van de handelaars, omwonenden en verenigingen, die geen negen extra jaren werf willen ondergaan.

De heer Alain Maron is van mening dat de ontmanteling van het Zuidpaleis zeer onzeker blijft in het licht van de stedenbouwkundige procedures. Hij vindt dat de overheid snel duidelijkheid moet geven aan de wijk.

De heer Ismaël Saouti legt uit dat de handelaars er niet voor hebben gekozen om in de ellende te blijven: ze geloofden aanvankelijk in een beperkte werf, waarna de moeilijkheden zich geleidelijk opstapelden. Velen zijn gehecht aan de wijk, aan hun activiteit en aan een handelszaak die soms van hun ouders werd overgenomen. Ze vragen vooral duidelijkheid.

De heer Alain Blond benadrukt dat ook de bewoners en eigenaars gevangen zitten in de situatie. De waarde van hun eigendommen is gedaald, soms sterk, en bepaalde persoonlijke of patrimoniale projecten, zoals het Maison Jamaer, kunnen niet van de ene dag op de andere worden opgegeven. Hij herinnert eraan dat de gehechtheid aan de wijk niet alleen een economische afweging is, maar ook te maken heeft met emotionele betrokkenheid en erfgoedwaarde.

De heer Nour Eddine Layachi vertelt dat de handelaars niet dezelfde beslissingen zouden hebben genomen als ze van bij het begin hadden geweten dat de werf zo lang zou duren. Ze hebben volgehouden omdat ze geloofden in de informatie die ze kregen en omdat ze de wijk in leven wilden houden.

De heer Chico Kebsi besluit dat je families, handelaars, verenigingen en bewoners niet kunt vragen om een wijk op te geven die zij zelf hebben opgebouwd en doen leven. Sommigen zijn vertrokken, anderen kunnen dat niet. Het Zuidpaleis en de omgeving ervan zijn veel meer dan een bebouwde ruimte: het is een leefplek, een gedeelde plek en een deel van het Brusselse geheugen. Hij roept nog een laatste keer op om goed in te schatten wat nog eens negen en een half jaar werf voor de wijk zou betekenen.

Vergadering van 23 april 2026

2.10. Uiteenzetting van Henri Ernst, afgevaardigd bestuurder, Galère bv (tijdelijke vennootschap Progrès)

De heer Henri Ernst wenst eerst te antwoorden op de vragen die hem schriftelijk werden bezorgd. Hij overloopt een aantal vragen die hij meteen beantwoordt.

Hij merkt om te beginnen op dat hij geen enkele vertrouwelijkheidsclausule heeft ondertekend en dat hij het woord neemt als wettelijke vertegenwoordiger van de

Progrès, disposant en outre d'une procuration des deux autres partenaires du groupement lui permettant de représenter officiellement celui-ci devant la commission.

Il explique que la société momentanée Progrès a été constituée spécifiquement pour le chantier du métro Nord – partie Gare du Nord – et qu'elle regroupe BAM Contractors SA (devenue Stadsbader Contractors), Galère SA (devenue Galère SRL) et Solétanche-Bachy France SAS.

Concernant l'expérience du consortium en matière de travaux de métro, il est difficile de parler d'une expertise conséquente dans ce domaine précis, notamment en raison du nombre peu élevé de chantiers de ce type en Belgique. Néanmoins, Galère et Stadsbader ont pris part à l'extension de la ligne 17 du métro parisien, et Solétanche est lui aussi intégré dans de nombreux projets de cette extension du métro de Paris. Il convient néanmoins de préciser que le chantier de la gare du Nord ne correspond pas à un chantier de métro «classique». Il ne s'agit pas d'un tunnel linéaire traditionnel, mais de la création d'un ouvrage souterrain de grande ampleur sous un environnement ferroviaire extrêmement sensible. Cette opération consiste en la réalisation d'une immense cavité enterrée sous le faisceau de voies de la gare du Nord, tout en maintenant l'intégralité du trafic ferroviaire et des activités de la gare. Elle revêt plus la forme d'un gros ouvrage de génie civil enterré que d'un chantier de métro.

Ceci dit, le consortium possédait déjà une expérience pertinente dans des travaux similaires, notamment avec le projet Schuman-Josaphat ainsi qu'avec plusieurs tunnels complexes réalisés au Luxembourg. Il évoque alors la difficulté particulière que représente le sous-sol bruxellois. Selon lui, celui-ci varie fortement d'un endroit à l'autre: certains secteurs présentent des terrains relativement simples, tandis que d'autres, comme sous la gare du Nord, comportent des remblais historiques extrêmement hétérogènes et difficiles à appréhender.

Le marché confié à la SM Progrès portait exclusivement sur les ouvrages situés sous la gare du Nord. La vaste cavité souterraine à réaliser entre la rue d'Aerschot et la rue du Progrès était destinée à permettre ultérieurement la connexion entre la future ligne de métro et les infrastructures existantes.

Il aborde ensuite un point central du dossier, à savoir les critiques relatives aux erreurs de conception et à l'insuffisance des études préalables. À ce sujet, le dimensionnement des ouvrages définitifs relevait entièrement du maître d'ouvrage et du bureau d'études BMN. La SM Progrès n'avait pas de mission de conception structurelle des ouvrages définitifs. Plusieurs courriers ont été adressés très tôt au maître d'ouvrage afin de rappeler que le cahier des charges attribuait explicitement les études d'exécution

tijdelijke vennootschap Progrès. Bovendien heeft hij van de overige twee partners een volmacht gekregen om de groep officieel te vertegenwoordigen in de commissie.

Hij legt uit dat de tijdelijke vennootschap Progrès specifiek werd opgericht voor de werken die ter hoogte van het Noordstation zouden worden uitgevoerd met het oog op de uitbreiding van het metronet naar het noorden van Brussel. Zij is samengesteld uit BAM Contractors nv (tegenwoordig Stadsbader Contractors), Galère nv (omgedoopt tot Galère bv) en Solétanche-Bachy France SAS.

Het consortium kan moeilijk zeggen dat het heel veel ervaring heeft met metrowerken, omdat dergelijke werken in België niet zo vaak worden uitgevoerd. Galère en Stadsbader hebben echter wel meegewerkt aan de uitbreiding van de Parijse metrolijn 17 en ook Solétanche was betrokken bij tal van projecten voor die uitbreiding van het metronet in Parijs. Toch dient te worden benadrukt dat de werken ter hoogte van het Noordstation niet meteen onder de noemer "klassieke metrowerken" vallen. De opdracht bestond er niet in een traditionele lineaire tunnel te bouwen, maar wel een omvangrijk ondergronds kunstwerk tot stand te brengen onder een bijzonder gevoelig spookknooppunt. Er moest een enorme holte worden uitgegraven onder de treinsporen van het Noordstation. Daarbij moest ervoor worden gezorgd dat het volledige treinverkeer kon blijven rijden en het station open kon blijven. Het ging eigenlijk meer om een groot ondergronds civieltechnisch kunstwerk dan om een metrobouwwerk.

Het consortium kon echter wel bogen op relevante ervaring met gelijkaardige werken. Zo was het onder meer betrokken bij de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat en bij de bouw van verschillende complexe tunnels in Luxemburg. Een volgend thema dat hij aansnijdt, is de bijzonder complexe Brusselse bodemstructuur. Die structuur verschilt volgens hem sterk van de ene plaats tot de andere. In sommige gebieden is de bodem vrij eenvoudig samengesteld, terwijl die op andere locaties, zoals onder het Noordstation, bijzonder heterogene oude aanaardingenvat die moeilijk in kaart te brengen zijn.

De opdracht die aan de tijdelijke vennootschap Progrès is toegewezen, had uitsluitend betrekking op de kunstwerken onder het Noordstation. De uit te graven, grote ondergrondse holte tussen de Aerschotstraat en de Vooruitgangstraat moest het later mogelijk maken om de toekomstige metrolijn te verbinden met de bestaande infrastructuur.

Vervolgens gaat hij in op een heikel pijnpunt, namelijk de kritiek op de ontwerpfouten en op het feit dat er onvoldoende voorstudies zijn uitgevoerd. De bouwheer en het studiebureau BMN droegen de volledige verantwoordelijkheid om de afmetingen van de definitieve kunstwerken te berekenen. De tijdelijke vennootschap Progrès had niet de taak gekregen om zich bezig te houden met het structurele ontwerp van de definitieve kunstwerken. Al zeer gauw werden verschillende brieven

au bureau d'études BMN. Cette position a finalement été confirmée en cours de chantier. Dans cette optique, la présence d'un représentant de BMN était également prévue dans l'équipe d'exécution du chantier, côté maître d'ouvrage, afin de participer aux réunions techniques et assurer le suivi des études.

Il développe ensuite la distinction opérée dans le cahier des charges entre trois catégories d'ouvrages. Les premiers sont les ouvrages purement provisoires, nécessaires aux méthodes d'exécution et entièrement à charge de l'entreprise. Ceux-ci n'étaient ni conçus ni dimensionnés dans les documents du marché. Les seconds sont les ouvrages provisoires structurants, conçus par le bureau d'études dans le cadre du projet lui-même. L'orateur insiste particulièrement sur le *jet grouting*, destiné à pré-consolider le terrain avant excavation. Selon lui, les caractéristiques de ces ouvrages — type de colonnes, dimensionnement — relevaient clairement du bureau d'études et non de l'entreprise. Enfin, les ouvrages définitifs — parois moulées, fosses en béton armé, voiles, planchers du tunnel — étaient également conçus et dimensionnés par le bureau d'études BMN. L'entreprise n'avait à produire que les plans détaillés de réalisation nécessaires à l'exécution concrète et aux métrés. Néanmoins, la SM Progrès a dû adapter à plusieurs reprises certains dimensionnements et méthodes provisoires à mesure que le projet évoluait en cours de chantier.

L'intervenant revient ensuite sur les critiques formulées par la Cour des comptes à l'encontre du bureau d'études BMN. Ce dernier était à la fois le concepteur initial du projet et assistant du maître d'ouvrage. Cette situation a créé une ambiguïté et des tensions lors des discussions techniques. Il précise qu'un représentant issu de SWECO — l'un des partenaires du groupement BMN — occupait une fonction d'adjoint au fonctionnaire dirigeant et participait à la fois au redimensionnement des solutions techniques et à l'encadrement du projet aux côtés du maître d'ouvrage. Les études ont dû être reprises et modifiées de nombreuses reprises pour parvenir à une solution techniquement acceptable et sécuritaire.

En réponse à une question sur la possibilité d'utiliser la technique de la congélation des sols dans ce projet, l'orateur affirme que cette technique n'est pas réaliste dans ce contexte précis, notamment à cause de la présence d'une nappe perchée importante. La solution finalement retenue repose sur une combinaison de plusieurs techniques et correspond à ce que le consortium appelle la « variante V.E.R.T. » (nom donné par le maître d'ouvrage).

verstuurd naar de bouwheer om erop te wijzen dat de uitvoeringsstudies volgens het bestek uitdrukkelijk waren toegewezen aan het studiebureau BMN. Dat werd tijdens de uitvoering van de werken uiteindelijk bevestigd. In dat verband had de bouwheer ook bepaald dat een vertegenwoordiger van BMN deel moest uitmaken van het team dat instond voor de uitvoering van de werken, zodat die kon deelnemen aan de technische vergaderingen en de studies kon opvolgen.

Vervolgens gaat hij in op het onderscheid dat in het bestek werd gemaakt tussen drie soorten kunstwerken. Een eerste categorie omvatte de louter tijdelijke kunstwerken, die nodig waren om de uitvoeringstechnieken te kunnen toepassen en waar de aannemer volledig zelf voor moest zorgen. Over het ontwerp en de afmetingen daarvan was in de opdrachtdocumenten niets bepaald. De tweede categorie omvatte de structurerende tijdelijke kunstwerken, die het studiebureau in het kader van het project diende te ontwerpen. De spreker legt in het bijzonder de nadruk op de *jetgroutingtechniek*, waarmee de grond vooraf moest worden verstevigd alvorens met de uitgravingen te beginnen. Volgens hem was het duidelijk dat het studiebureau en niet de aannemer verantwoordelijk was voor de eigenschappen van die kunstwerken (het soort kolommen en de afmetingen). Het studiebureau BMN stond tot slot ook in voor het bepalen van het ontwerp en de afmetingen van de definitieve kunstwerken (de diepwanden, de bouwputten in gewapend beton, de wanden en de vloerplaten van de tunnel). De aannemer moest alleen de gedetailleerde uitvoeringsplannen opstellen die nodig waren voor de concrete uitvoering en de meetstaten. De tijdelijke vennootschap Progrès heeft echter meermaals bepaalde tijdelijke afmetingen en werkwijzen moeten aanpassen naarmate het project tijdens de uitvoering van de werken werd bijgestuurd.

Vervolgens heeft de spreker het over de kritiek van het Rekenhof op het studiebureau BMN. Dat bureau had het oorspronkelijke ontwerp voor het project uitgetekend en verleende ook bijstand aan de bouwheer. Daardoor ontstond een dubbelzinnige situatie, die aanleiding gaf tot spanningen bij de technische besprekingen. Hij verduidelijkt dat een vertegenwoordiger van Sweco (een van de partners van het consortium BMN) de functie bekleedde van adjunct van de leidend ambtenaar en tegelijk de bouwheer bijstond bij het hertekenen van de technische oplossingen en de begeleiding van het project. De studies moesten meermaals worden herbegonnen en gewijzigd om tot een technisch aanvaardbare en veilige oplossing te komen.

Op de vraag of het bij dit project mogelijk was om de grondbevriezingstechniek te gebruiken, stelt de spreker dat dat in de gegeven omstandigheden geen realistische optie was, aangezien er zich een uitgestrekte verhoogde grondwaterlaag bevindt. Uiteindelijk werd gekozen voor een oplossing die steunde op een combinatie van meerdere technieken en die het consortium de V.E.R.T.-techniek noemde (naam gegeven door de bouwheer).

Il précise ensuite que, si l'on considère l'objectif final, à savoir la création de la cavité sous les voies, le chantier n'a en réalité pas encore véritablement commencé. Les deux puits d'accès principaux, rue du Progrès et rue d'Aerschot, ont été réalisés. C'est lors de ces travaux préparatoires qu'ont été découvertes les importantes difficultés liées à l'hétérogénéité du sous-sol. Ces découvertes ont conduit à de nombreuses investigations complémentaires afin de mieux comprendre la composition du terrain sous la gare du Nord. Toutes ces études supplémentaires ont retardé le projet sans que l'excavation principale de la cavité n'ait encore débuté.

Concernant les montants financiers du chantier, le marché initial s'élevait à 44,23 millions d'euros hors TVA, base juin 2019. Les travaux exécutés à ce jour représentent environ 22,56 millions d'euros hors TVA, révisions comprises. La « variante V.E.R.T. » a été chiffrée à environ 75,12 millions d'euros hors TVA et hors révision, en valeur de base 2019. Ce dernier montant correspond uniquement au coût estimé des travaux restant à réaliser pour créer la cavité sous les voies.

Il affirme ensuite qu'au vu de l'évolution du chantier, il est clair que la connaissance du sous-sol était incomplète lors de l'adjudication du marché. De nombreux éléments importants ont été découverts en cours d'exécution. Les investigations complémentaires menées ensuite ont permis d'obtenir une compréhension beaucoup plus précise du sous-sol et des contraintes techniques réelles.

En ce qui concerne le découpage du projet en plusieurs marchés distincts, l'intervenant explique qu'au vu de l'ampleur et de la complexité technique du chantier, il lui semblait au contraire pertinent de fractionner le projet en plusieurs marchés spécialisés plutôt que de créer un seul « mastodonte » difficile à gérer. Selon lui, cette division permettait une meilleure maîtrise des études, des responsabilités et de l'exécution technique, même si elle imposait évidemment une coordination importante entre les différents intervenants.

2.11. Échange de vues

M. Alain Deneef rappelle que Beliris ordonne officiellement la suspension du chantier le 17 mars 2023, suspension qui dure jusqu'au 5 juillet 2023. Toutefois, selon la Cour des comptes, les blocages importants apparaissent déjà dès 2022, en raison d'essais complémentaires et de difficultés d'exécution. Quelle fut la nature des échanges entre le maître d'ouvrage et l'entrepreneur à ce moment critique? En outre, quels furent les coûts liés au maintien des équipes et des sous-traitants durant cette période de quasi-arrêt?

Hij stelt dat de werken om een holte uit te graven onder de sporen, wat per slot van rekening toch het einddoel is, eigenlijk nog niet zijn begonnen. De twee belangrijkste toegangsputten in de Vooruitgangstraat en de Aarschotstraat zijn wel klaar. Tijdens die voorbereidende werken kwamen de grote problemen met de heterogene bodemstructuur aan het licht. Naar aanleiding van die ontdekking werden heel wat bijkomende onderzoeken uitgevoerd om een beter inzicht te krijgen in de samenstelling van de grond onder het Noordstation. Door al die extra studies heeft het project zodanig veel vertraging opgelopen dat nog niet kon worden begonnen met de belangrijkste werken om de holte uit te graven.

Vervolgens gaat hij in op het prijskaartje van de werken. De oorspronkelijke opdracht was in juni 2019 berekend op 44,23 miljoen euro exclusief btw. De werken die tot dusver zijn uitgevoerd, hebben ongeveer 22,56 miljoen euro exclusief btw gekost, prijsherzieningen inbegrepen. De kostprijs van de V.E.R.T.-techniek werd becijferd op ongeveer 75,12 miljoen euro exclusief btw en exclusief prijsherzieningen, uitgedrukt in de basiswaarde van 2019. Dat bedrag heeft enkel betrekking op de geraamde kostprijs van de werken die nog uitgevoerd moeten worden om de holte onder de sporen uit te graven.

Hij stelt dat tijdens het verloop van de werken duidelijk is gebleken dat de kennis over de ondergrond in de aanbestedingsprocedure van de opdracht onvolledig was. Heel veel belangrijke zaken werden tijdens de uitvoering van de werken ontdekt. De later uitgevoerde bijkomende onderzoeken boden een veel nauwkeuriger inzicht in de bodemstructuur en de werkelijke technische hindernissen.

Vervolgens heeft de spreker het over de opdeling van het project in verschillende afzonderlijke opdrachten. Volgens hem was gelet op de omvang en de technische complexiteit van het dossier zinvol om het project op te splitsen in meerdere gespecialiseerde opdrachten in plaats van alles samen te ballen in één grote brok die moeilijk te beheren zou zijn. Die opdeling bood zijns inziens een betere grip op de studies, de verantwoordelijkheden en de technische uitvoering, ook al was het daardoor uiteraard ook noodzakelijk om te zorgen voor een doorgedreven coördinatie tussen de verschillende betrokken partijen.

2.11. Gedachtewisseling

De heer Alain Deneef wijst erop dat Beliris op 17 maart 2023 officieel het bevel gaf om de werken op te schorten. Die opschorting zou duren tot 5 juli 2023. Volgens het Rekenhof liep er echter al in 2022 van alles vast, doordat bijkomende proeven moesten worden uitgevoerd en er problemen rezen bij de uitvoering. Hoe verliepen de gesprekken tussen de bouwheer en de aannemer op dat kritieke moment? Hoeveel kostte het om de teams en de onderaannemers aan de slag te houden, terwijl de werken in die periode nagenoeg stil lagen?

Enfin, qu'en est-il de la répartition des responsabilités entre le maître d'ouvrage et l'entrepreneur relatives aux études d'exécution?

M. Henri Ernst relate que des tensions apparaissent dès le début du chantier car les parties ne s'accordent pas sur la question de savoir qui est responsable de quelles études. Dans ce contexte, Beliris se montre réticent à entendre les alertes du consortium concernant la nature du sous-sol et l'impossibilité d'appliquer les techniques prévues initialement.

Les études de conception de certains ouvrages provisoires servant à exécuter l'ouvrage définitif relèvent, selon Beliris, du consortium, lequel considère qu'elles relèvent du Bureau d'études en s'appuyant sur le cahier des charges qui est parfaitement clair.

Le principal point de discorde concerne le *jet grouting*. Le consortium constate rapidement que cette technique paraît inadaptée au sous-sol rencontré sur le terrain. Cette technique consiste à injecter un coulis de ciment dans le sol afin de stabiliser celui-ci et créer des parois provisoires permettant ensuite de réaliser l'ouvrage définitif. Or, dans un sol très perméable et hétérogène le coulis se diffuse de manière incontrôlée. Au lieu d'injecter un volume limité de ciment, les quantités nécessaires deviennent énormes sans garantie sur le résultat.

Les premières fouilles révèlent également l'existence d'une nappe perchée comportant des courants d'eau. Selon les études réalisées à ce moment, ces circulations d'eau seraient suffisamment importantes pour empêcher la prise correcte du coulis de ciment. Celui-ci risquerait d'être emporté avant de stabiliser le terrain. Le consortium estime dès lors qu'il est impossible de garantir la stabilité des parois provisoires réalisées en *jet grouting*. Il s'agit pourtant d'ouvrages essentiels puisque les ouvriers doivent ensuite travailler à près de trente mètres de profondeur à l'intérieur de ces structures.

Ces éléments techniques sont longuement discutés avec Beliris. Dans un premier temps, le maître d'ouvrage tente néanmoins de faire porter au consortium la responsabilité du dimensionnement des parois en *jet grouting*. Ce n'est qu'après clarification du cadre contractuel et reconnaissance du fait que ces études relèvent bien du bureau d'études que les discussions avancent réellement. À partir de ce moment, il faut se remettre autour de la table afin d'imaginer une autre méthode d'exécution.

Si la suspension officielle intervient si tardivement par rapport à l'arrêt réel des travaux, c'est en raison des obligations contractuelles qui lient l'entrepreneur au maître d'ouvrage. Abandonner le site aurait placé

Hoe waren tot slot de verantwoordelijkheden voor de uitvoeringsstudies verdeeld tussen de bouwheer en de aannemer?

De heer Henri Ernst vertelt dat er van bij de aanvang van de werken spanningen waren, doordat de partijen het er niet over eens raakten wie verantwoordelijk was voor welke studies. Beliris bleef in dat verband doof voor de waarschuwingen van het consortium over de aard van de ondergrond en de onmogelijkheid om de oorspronkelijk vooropgestelde technieken te gebruiken.

Volgens Beliris vielen de ontwerpstudies voor bepaalde tijdelijke kunstwerken die nodig waren om vorm te geven aan het definitieve kunstwerk, onder de verantwoordelijkheid van het consortium. Het consortium daarentegen was van mening dat die onder de verantwoordelijkheid van het studiebureau vielen. Het baseerde zich op het bestek dat daarover heel duidelijk was.

Het belangrijkste twistpunt was de *jetgroutingtechniek*. Het consortium stelde al snel vast dat die techniek ongeschikt was voor de ondergrond die ter plaatse was aangetroffen. Bij die techniek wordt een cementspecie in de grond gespoten om die te stabiliseren en worden tijdelijke wanden geplaatst die het vervolgens mogelijk moeten maken om het definitieve kunstwerk te bouwen. In een zeer doorlatende en heterogene bodem verspreidt de specie zich echter op ongecontroleerde wijze. Uiteindelijk moet een enorme in plaats van beperkte hoeveelheid cement worden geïnjecteerd, zonder garantie op resultaat.

De eerste graafwerken brachten ook het bestaan van een verhoogde grondwaterlaag met waterstromen aan het licht. In de toen uitgevoerde studies werd ervan uitgegaan dat die waterstromen zodanig groot waren dat ze een goede uitharding van de cementspecie zouden verhinderen. Die zou dan weggespoeld dreigen te worden, voordat de grond was gestabiliseerd. Het consortium was dan ook van mening dat het onmogelijk was om de stabiliteit van de tijdelijke *jetgroutingwanden* te garanderen. Het ging echter om essentiële kunstwerken, aangezien de arbeiders vervolgens op bijna dertig meter diepte binnen die structuren zouden moeten werken.

Die technische aspecten werden uitvoerig besproken met Beliris. In eerste instantie probeerde de bouwheer de verantwoordelijkheid voor het berekenen van de afmetingen van de *jetgroutingwanden* echter door te schuiven naar het consortium. Pas nadat de bepalingen van de overeenkomst werden verduidelijkt en erkend werd dat die studies inderdaad onder de verantwoordelijkheid van het studiebureau vielen, kwam er schot in de besprekingen. Op dat moment was het zaak opnieuw rond de tafel te gaan zitten om een andere uitvoeringsmethode te bedenken.

Dat de officiële opschorting pas zo laat op de daadwerkelijke stopzetting van de werken volgde, was te wijten aan de contractuele verplichtingen die de aannemer had ten aanzien van de bouwheer. Indien de aannemer

l'entreprise en défaut au regard de la législation sur les marchés publics. Par ailleurs, aujourd'hui, le consortium demeure responsable du site malgré l'absence totale d'activité, le marché n'étant toujours pas résilié.

M. Stijn Bex revient en premier lieu sur la technique du *jet grouting* qui devait être mise en œuvre à la gare du Nord en demandant des précisions à propos de sa mise en œuvre concrète. Fallait-il également travailler dans des cellules souterraines ou intervenir depuis la surface?

Il demande ensuite des précisions sur la survenance des problèmes apparus sur le chantier. Comment ceux-ci se sont manifestés? En outre, sur les 22 millions déjà dépensés de ce chantier, quelle est la part qui correspond à des études supplémentaires rendues nécessaires par l'insuffisance des études initiales? Qu'en est-il du montant de 75 millions d'euros évoqué pour la variante alternative en comparaison avec le chiffre de 122 millions cité dans le rapport de la Cour des comptes?

Quant à la variante dite «V.E.R.T.», dans quelle mesure les études réalisées aujourd'hui permettent d'avoir suffisamment de garanties quant à la stabilité du faisceau ferroviaire et à la possibilité de maintenir la circulation des trains sans interruption majeure pendant des années?

M. Henri Ernst répond qu'à la gare du Nord, le faisceau de voies est situé entre deux rues. Le projet prévoit donc la création de deux puits d'accès, l'un rue du Progrès, et l'autre rue d'Aerschot. À partir de ces deux puits, il est prévu de descendre verticalement puis de progresser sous les voies afin de créer la cavité destinée au tunnel.

Le projet initial prévoit la réalisation de galeries comparables à des galeries minières, de petites dimensions, permettant d'abord de construire des murs verticaux destinés à stabiliser la future cavité. Ensuite, différents renforts doivent être exécutés sous les voies afin d'éviter tout affaissement pendant le creusement du tunnel. Le principal problème se situe précisément dans la couche supérieure traversée par ces ouvrages, là où se trouvent les remblais hétérogènes et la nappe perchée. Si les accès par les deux puits ne posent pas de problème particulier, c'est la nature du terrain traversé sous les voies qui rend le projet extrêmement complexe.

La technique du *jet grouting* est prévue dès l'origine du projet mais elle apparaît rapidement irréaliste dans les conditions rencontrées sur place. Le consortium estime en effet qu'il est impossible de garantir la stabilité des parois réalisées par cette technique en raison de l'hétérogénéité du sol et de la présence de la nappe perchée. Néanmoins, le *jet grouting* n'est pas abandonné dans la variante dite «V.E.R.T.». Cette technique reste utilisée mais à un niveau plus profond, après avoir purgé la zone supérieure la plus

de la bouwplaats had verlaten, zou die op grond van de wetgeving inzake overheidsopdrachten in gebreke gesteld zijn. Ook vandaag nog is het consortium overigens verantwoordelijk voor de bouwplaats, aangezien de opdracht nog altijd niet beëindigd is, ook al ligt alles er volledig stil.

De heer Stijn Bex gaat vooreerst in op de *jetgrouting-techniek* die bij het Noordstation moest worden gebruikt. Hij vraagt om te verduidelijken hoe die concreet werd toegepast. Moest er ook worden gewerkt in ondergrondse ruimten of eerder van bovenaf?

Vervolgens vraagt hij om de problemen die zich op de bouwplaats voordeden, nader toe te lichten. Hoe hebben die zich gemanifesteerd? Hoeveel van de 22 miljoen euro die voor de werken reeds is uitgegeven, was bestemd voor bijkomende studies die moesten worden uitgevoerd omdat de oorspronkelijke studies niet volstonden? Er is gesproken over een bedrag van 75 miljoen euro voor de alternatieve techniek, terwijl in het verslag van het Rekenhof gewag wordt gemaakt van 122 miljoen euro. Hoe zit het daarmee?

Vervolgens heeft hij het over de V.E.R.T.-techniek. In hoeverre bieden de vandaag uitgevoerde studies voldoende garanties dat het spoorwegnet stabiel kan blijven functioneren en het treinverkeer kan blijven rijden zonder jarenlang onderhevig te zijn aan grote onderbrekingen?

De heer Henri Ernst antwoordt dat de treinsporen van het Noordstation zich bevinden tussen twee straten. Het project voorzag daarom in de aanleg van twee toegangspuiten: één in de Vooruitgangstraat en één in de Aerschotstraat. Het was de bedoeling om vanuit die twee putten verticaal af te dalen en vervolgens onder de sporen door te werken om de holte voor de tunnel te creëren.

Het oorspronkelijke project voorzag in de aanleg van kleine galerijen, vergelijkbaar met mijngalerijen, waardoor in eerste instantie verticale wanden konden worden gebouwd om de toekomstige holte te stabiliseren. Vervolgens moesten onder de sporen verschillende verstevigingen worden aangebracht om verzakkingen tijdens het graven van de tunnel te voorkomen. Het grootste probleem was echter de bovenste laag waar het kunstwerk door zou lopen, want daar bevinden zich de heterogene ophogingen en de verhoogde grondwaterlaag. De toegang via de twee putten leverde geen bijzondere problemen op, maar de aard van de grond onder de sporen maakte het project uiterst complex.

Het was al van bij het begin van het project het plan om de *jetgroutingtechniek* te gebruiken, maar dat bleek in het licht van de ter plaatse aangetroffen omstandigheden al snel onrealistisch. Het consortium was immers van oordeel dat het vanwege de heterogeniteit van de bodem en de aanwezigheid van de verhoogde grondwaterlaag onmogelijk zou zijn om de stabiliteit van de met die techniek vervaardigde wanden te garanderen. Niettemin wordt de *jetgroutingtechniek* niet terzijde geschoven in

instable.

Par ailleurs, les 22 millions d'euros déjà dépensés correspondent essentiellement à des travaux réellement exécutés ainsi qu'à l'encadrement opérationnel du chantier. Les études proprement dites représentent une part marginale de ce montant. Une partie importante des dépenses concerne notamment la réalisation des deux puits d'accès. Une autre part importante correspond aux investigations complémentaires menées sous les voies.

L'orateur décrit ensuite les fouilles blindées réalisées entre les différentes voies du faisceau ferroviaire. Ces excavations verticales permettent de descendre jusqu'au niveau inférieur du futur tunnel afin d'observer directement le sous-sol. Les équipes découvrent alors un terrain extrêmement hétérogène, des passages souterrains anciens ainsi que d'importantes infiltrations d'eau. Il explique qu'il faut pomper l'eau en continu pour pouvoir travailler. Ces investigations permettent finalement de mieux caractériser le sous-sol et de réfléchir, avec le bureau d'études, à des solutions alternatives.

La solution dégagée, dénommée la variante V.E.R.T., est beaucoup plus longue et plus complexe à mettre en œuvre, expliquant l'augmentation importante des coûts. Après de longues discussions techniques et financières avec Beliris et ses conseillers, un projet d'avenant est finalisé fin 2024. Celui-ci prévoit un coût supplémentaire de 75.119.125 euros HTVA, calculé sur la base des prix de 2019. Si l'on applique les indices de révision correspondant aux années 2020 à 2025, ce montant approche alors les 100 millions d'euros.

La variante V.E.R.T. doit permettre au tunnel d'être construit sous le faisceau de voies sans toucher à la gare elle-même ni à ses infrastructures souterraines. La méthode envisagée consiste à intervenir par phases successives sur deux voies à la fois. Les interruptions de circulation sont discutées avec Infrabel et planifiées très longtemps (entre 18 et 24 mois) à l'avance.

Cette opération doit être répétée successivement sur l'ensemble du faisceau. Une immense dalle de protection est créée progressivement par le haut afin de stabiliser définitivement les voies avant de reprendre le creusement du tunnel par le dessous.

M. Stijn Bex demande alors quelles garanties existent réellement aujourd'hui quant à la stabilité des voies pendant l'exécution de cette nouvelle méthode et si une analyse de risque suffisante a été réalisée pour éviter qu'un affaissement ne rende impossible l'utilisation des voies voisines.

de l'alternative V.E.R.T.-techniek. De techniek wordt in dat geval nog steeds gebruikt, maar op een grotere diepte, nadat de meest instabiele bovenste laag is gezuiverd.

Voorts was het grootste deel van het reeds uitgegeven bedrag van 22 miljoen euro bestemd voor effectief uitgevoerde werken en de operationele omkadering van de bouwplaats. De studies zelf maken maar een beperkt deel van dat bedrag uit. Een groot deel van de uitgaven had betrekking op het uitgraven van de twee toegangspuitten en op de bijkomende onderzoeken die onder de sporen zijn uitgevoerd.

De spreker omschrijft vervolgens de beschoeide sleuven die tussen de verschillende treinsporen werden uitgegraven. Die verticaal uitgegraven bouwputten maakten het mogelijk om af te dalen naar het onderste niveau van de toekomstige tunnel om de ondergrond rechtstreeks te kunnen observeren. De teams ontdekten daarbij een uiterst heterogene grond, oude ondergrondse doorgangen en aanzienlijke waterinfiltraties. Hij legt uit dat het water continu moest worden weggepompt om te kunnen werken. Die onderzoeken maakten het uiteindelijk mogelijk om de ondergrond beter in kaart te brengen en samen met het studiebureau na te denken over alternatieve oplossingen.

Uiteindelijk werd gekozen voor de V.E.R.T.-techniek. Het duurt veel langer en het is ook veel complexer om die techniek toe te passen, wat verklaart waarom de kosten hoog opliepen. Na uitvoerige technische en financiële besprekingen met Beliris en de raadsleden van het samenwerkingsorgaan werd eind 2024 een ontwerp van bijakte voltooid. Dat voorzag in bijkomende kosten voor een bedrag van 75.119.125 euro exclusief btw, berekend op basis van de prijzen van 2019. Als we daarop de herzieningsindexen voor de jaren 2020 tot 2025 toepassen, komen we uit op een bedrag van bijna 100 miljoen euro.

De alternatieve V.E.R.T.-techniek moest het mogelijk maken om de tunnel onder de treinsporen te bouwen zonder het station of de ondergrondse infrastructuur ervan aan te tasten. De beoogde methode bestond erin in opeenvolgende fasen onder telkens twee sporen tegelijk te werken. De onderbrekingen van het treinverkeer werden met Infrabel besproken en ruim van tevoren (tussen 18 en 24 maanden) gepland.

Die werkzaamheden moesten achtereenvolgens onder alle sporen worden herhaald. Van bovenaf werd geleidelijk een enorme beschermende plaat aangelegd om de sporen definitief te stabiliseren, voordat het graven van de tunnel van onderaf werd hervat.

De heer Stijn Bex vraagt vervolgens welke garanties op dit moment daadwerkelijk worden geboden met betrekking tot de stabiliteit van de sporen tijdens de uitvoering van die nieuwe methode en of er voldoende risicoanalyses zijn uitgevoerd om te voorkomen dat verzakking het gebruik van de aangrenzende sporen onmogelijk zou maken.

M. Henri Ernst répond qu’une analyse approfondie a bien été réalisée, en collaboration également avec les équipes d’Infrabel qui gèrent le faisceau de voies. Aucune méthode n’est totalement infaillible mais cette méthode-là est celle qui apparaît la plus réaliste techniquement et la plus acceptable du point de vue de la sécurité des travailleurs.

M. Ibrahim Dönmez demande des précisions sur la destination de la future cavité située sous la gare du Nord. Il constate également que le chantier est aujourd’hui totalement à l’arrêt, ce qui est particulièrement pénible pour les riverains confrontés quotidiennement à un site abandonné. Existe-t-il encore une projection réaliste quant à la reprise des travaux et à la mise en œuvre de la nouvelle variante? Enfin, revenant sur la question de la nappe perchée, il demande si des investigations plus approfondies réalisées dès l’origine auraient permis d’éviter les difficultés actuelles.

M. Henri Ernst précise que la cavité à creuser sous la gare du Nord joue aussi un rôle essentiel pour la partie nord du projet puisqu’elle doit servir de chambre d’arrivée au tunnelier.

Il explique ensuite que consortium demeure responsable juridiquement du site puisque le marché n’a jamais été résilié mais simplement suspendu. À ce titre, les équipes doivent encore intervenir régulièrement pour l’entretien minimal du chantier.

Beliris leur a récemment demandé de reprendre une partie des travaux afin de finaliser les aménagements urbains prévus dans le permis initial. Il ne s’agit plus de réaliser la cavité mais bien d’achever les aménagements extérieurs dans les deux rues ceinturant le projet. Cette demande a conduit le consortium à envisager une remobilisation des équipes avant même l’été afin de rendre le quartier plus agréable visuellement.

S’agissant de la nappe perchée, elle est particulièrement problématique parce qu’elle est constamment alimentée par les eaux de ruissellement. Les essais de pompage réalisés montrent qu’il est techniquement impossible de l’assécher durablement pendant toute la durée des travaux.

Il s’agit bien de l’un des principaux problèmes du chantier. À ses yeux, une campagne de sondages plus poussée dès la phase de conception aurait probablement permis de l’identifier correctement avant l’adjudication, cela aurait peut-être alerté les équipes de conception sur cette problématique et ouvert la discussion sur des techniques d’exécution alternatives avant le démarrage des travaux.

De heer Henri Ernst antwoordt dat er inderdaad een grondige analyse werd uitgevoerd, waarvoor tevens werd samengewerkt met de teams van Infrabel die instonden voor het beheer van de sporen. Geen enkele methode is volledig onfeilbaar, maar deze methode lijkt technisch gezien de meest realistische en vanuit het oogpunt van de veiligheid van de arbeiders de meest aanvaardbare.

De heer Ibrahim Dönmez vraagt nadere informatie over de bestemming van de toekomstige holte onder het Noordstation. Voorts merkt hij op dat de werken vandaag volledig stil liggen, wat bijzonder vervelend is voor de omwonenden die dagelijks geconfronteerd worden met een verlaten bouwplaats. Is er nog een realistische prognose beschikbaar voor de hervatting van de werken en de implementering van de nieuwe alternatieve techniek? Tot slot komt hij terug op de verhoogde grondwaterlaag. Hij vraagt zich af of de huidige problemen voorkomen hadden kunnen worden als er vanaf het begin grondiger onderzoek was verricht.

De heer Henri Ernst verduidelijkt dat de uit te graven holte onder het Noordstation ook een essentiële functie vervult voor het noordelijke deel van het project, aangezien die ruimte moet bieden voor de tunnelboormachine.

Vervolgens licht hij toe dat het consortium juridisch verantwoordelijk blijft voor de bouwplaats, aangezien de opdracht nooit werd stopgezet, maar enkel werd opgeschort. Om die reden moeten de teams nog regelmatig werken uitvoeren om het minimale onderhoud van de bouwplaats te verzekeren.

Beliris heeft het consortium onlangs verzocht om een deel van de werken te hervatten en de bovengrondse inrichting die in de oorspronkelijke vergunning stond omschreven, te voltooien. Het gaat daarbij niet langer om het uitgraven van de holte, maar wel om de voltooiing van de buiteninrichting in de twee omliggende straten. Naar aanleiding van dat verzoek overweegt het consortium om de ploegen nog vóór de zomer weer aan het werk te zetten, zodat de wijk opnieuw fraaier oogt.

De verhoogde grondwaterlaag is bijzonder problematisch, aangezien die voortdurend wordt aangevuld door afstromend regenwater. De pompproeven die werden uitgevoerd, tonen aan dat het technisch onmogelijk is om die grondwaterlaag tijdens de volledige duur van de werken duurzaam droog te leggen.

Dat is volgens hem een van de grootste problemen op de bouwplaats. Indien meer bodemonderzoeken waren uitgevoerd in de ontwerpfase, had dat probleem voor de aanbesteding waarschijnlijk correct kunnen worden ingeschat. Dat zou bij de ontwerpteams misschien alarmbellen hebben doen afgaan over dat probleem, waardoor alternatieve uitvoeringstechnieken besproken hadden kunnen worden alvorens met de werken van start te gaan.

M. Oliver Rittweger de Moor se réfère au nombre insuffisant d'études réalisées pour ce seul tronçon. Peut-on estimer qu'une seule étude géotechnique était suffisante? Il demande également des précisions sur la composition de la SM Progrès et sur les changements de nom intervenus au sein de certaines sociétés partenaires.

Plusieurs experts entendus par la commission ont affirmé que les difficultés géologiques de cette zone étaient connues depuis longtemps, arguant que les archives historiques de la SNCB ou de la Ville de Bruxelles n'avaient pas été suffisamment exploitées. Pourquoi, dès lors, parler d'un sous-sol imprévisible?

Ensuite, concernant le montant de 22 millions d'euros déjà engagé, il en demande une ventilation détaillée.

Ensuite, quelles sont les garanties réelles de faisabilité de la variante V.E.R.T? Constatant qu'il est demandé de réaménager les espaces de surface, le commissaire en déduit que le projet de creusement de la cavité est abandonné.

M. Henri Ernst admet qu'une seule étude géotechnique pour l'ensemble du tronçon nord apparaît vraisemblablement insuffisante. Comme contre-exemple, il se réfère aux investigations réalisées sous la gare du Nord, en cours d'exécution, entre chaque paire de voies.

Cependant, même ce type d'investigation reste ponctuel et ne permet jamais de connaître parfaitement l'ensemble du sous-sol. Il évoque alors la découverte d'anciens ouvrages ferroviaires enterrés, comme un ancien plateau de retournement de locomotives. La seule manière de réduire l'imprévisibilité du sous-sol consiste effectivement à multiplier les essais et les sondages. À cet égard, il convient de signaler la difficulté de multiplier les sondages dans les zones fortement urbanisées. Le sous-sol conserve toujours une part d'imprévisibilité et, juridiquement, ce risque reste à charge du maître d'ouvrage et non de l'entrepreneur. En l'occurrence, les études remises lors de l'adjudication ne mentionnaient ni la présence d'eau ni les obstacles majeurs découverts ensuite sur le terrain.

Il explique ensuite que les changements de nom au sein de la SM Progrès résultent de la restructuration du groupe BAM, qui a quitté le marché belge en 2021. BAM Contractors a alors été reprise par Stadsbader tandis que Galère a été reprise par le groupe Thomas & Piron, sans changement de nom commercial.

Enfin, l'intervenant nuance l'idée selon laquelle le projet de cavité serait officiellement abandonné. Il rappelle qu'à la fin de l'année 2024, le consortium pensait encore pouvoir redémarrer les travaux en 2025 après validation de la variante par le gouvernement bruxellois. Un planning

De heer Oliver Rittweger de Moor verwijst naar het feit dat er te weinig studies werden uitgevoerd voor dit deel van de geplande metrolijn. Was één geotechnische studie eigenlijk wel voldoende? Daarnaast wenst hij verduidelijking over de samenstelling van de tijdelijke vennootschap Progrès en over de naamswijzigingen die binnen bepaalde partnerbedrijven werden doorgevoerd.

Verschillende deskundigen die door de commissie zijn gehoord, hebben verklaard dat de geologische moeilijkheden in die zone al geruime tijd bekend waren. Volgens hen werden de historische archieven van de NMBS en de stad Brussel onvoldoende geraadpleegd. Waarom wordt dan nog gesproken over een onvoorspelbare ondergrond?

Daarnaast vraagt hij een gedetailleerde uitsplitsing van de reeds gemaakte kosten ten belope van 22 miljoen euro.

Welke garanties zijn er voorts dat de alternatieve V.E.R.T.-techniek uitvoerbaar is? Aangezien wordt gevraagd om de bovengrondse inrichtingen af te werken, leidt het commissielid daaruit af dat de plannen om de holte uit te graven zijn opgegeven.

De heer Henri Ernst erkent dat één geotechnische studie voor het volledige noordelijke tracé waarschijnlijk onvoldoende was. Om aan te tonen dat het ook anders kan, verwijst hij naar de onderzoeken die in de uitvoeringsfase onder het Noordstation tussen de verschillende sporenparen werden uitgevoerd.

Zelfs dat soort onderzoeken worden echter eerder gericht uitgevoerd en kunnen nooit de volledige ondergrond perfect in kaart brengen. Vervolgens stelt hij dat er ook oude ondergrondse spoorweginfrastructuur werd ontdekt, zoals een voormalige draaischijf voor locomotieven. De enige manier om meer zekerheid te verkrijgen over de ondergrond bestaat erin meer boringen en onderzoeken uit te voeren. Daarbij dient opgemerkt dat bijkomende bodemonderzoeken in dichtbebouwde stedelijke gebieden bijzonder moeilijk zijn. De ondergrond zal altijd in zekere mate onvoorspelbaar blijven. Juridisch valt dat risico bovendien ten laste van de bouwheer en niet van de aannemer. In dit geval maakten de studies die bij de aanbesteding waren bezorgd, geen melding van de aanwezigheid van water of van de belangrijke obstakels die later op het terrein werden aangetroffen.

Vervolgens legt hij uit dat de naamswijzigingen binnen de tijdelijke vennootschap Progrès het gevolg waren van de herstructurering van de BAM-groep, die zich in 2021 uit de Belgische markt heeft teruggetrokken. BAM Contractors werd vervolgens overgenomen door Stadsbader, terwijl Galère werd overgenomen door de groep Thomas & Piron. De handelsnaam Galère bleef evenwel behouden.

Ten slotte nuanceert de spreker de stelling dat de plannen voor het uitgraven van de holte officieel zijn opgegeven. Eind 2024 ging het consortium er nog steeds van uit dat de werken in 2025 hervat zouden kunnen worden, na goedkeuring van het voorgestelde alternatief

détaillé avait d'ailleurs été élaboré à cette fin. Toutefois, le gouvernement en affaires courantes n'a pas voulu prendre de décision sur ce dossier. Les premières orientations du nouveau gouvernement semblent exprimer une volonté de poursuivre le chantier Constitution mais pas celui sous la gare du Nord. Dans ce contexte, la demande de Beliris de finaliser uniquement les aménagements de surface lui paraît cohérente et l'amène personnellement à penser que la cavité sous la gare du Nord n'est plus réellement envisagée à ce stade.

M. Alain Maron demande à comprendre en quoi la variante V.E.R.T. permet de réaliser l'ouvrage sans ouvrir complètement par le dessus malgré la présence du faisceau ferroviaire. Comment cette méthode répond-elle aux difficultés liées à l'hétérogénéité du sous-sol et à la présence de la nappe perchée? Combien de temps aurait nécessité l'exécution de la variante V.E.R.T. si elle avait été autorisée? Les dépassements budgétaires auraient-ils été pris en charge par la Région?

Il demande ensuite si Beliris était le seul interlocuteur de la SM Progrès pour tout ce qui était échanges, factures et paiements.

M. Henri Ernst relate que la méthode initialement prévue reposait sur un principe comparable à celui d'une exploitation minière. Il s'agissait de créer des galeries horizontales sous le faisceau ferroviaire, puis de réaliser des galeries transversales afin de constituer progressivement une dalle de protection sous les voies.

La difficulté fondamentale résidait toutefois dans les contraintes imposées par Infrabel. Afin de garantir la stabilité des voies, les galeries devaient être creusées plusieurs mètres sous celles-ci. À cette profondeur se trouvait précisément la zone problématique composée de remblais hétérogènes saturés par la nappe perchée. Dans ces conditions, il estime qu'il était impossible de réaliser des galeries de mineurs en toute sécurité. Les venues d'eau étaient permanentes et rendaient le travail techniquement irréalisable.

La variante V.E.R.T. consiste précisément à remonter cette couche de protection juste sous les voies. De cette manière, les travaux se situent au-dessus de la zone instable et au-dessus de la nappe perchée. Pendant près de deux ans, toutes les solutions étudiées ont tenté de respecter l'exigence initiale d'Infrabel, à savoir ne jamais démonter les voies. De nombreuses techniques ont été analysées, y compris des méthodes utilisées dans d'autres gares européennes. Certaines solutions allemandes prévoyaient notamment l'introduction de tubes métalliques sous les voies. Toutefois, l'environnement urbain dense autour de la gare du Nord ne permettait pas de disposer de l'espace nécessaire à leur mise en œuvre.

Les études ont progressivement conduit à la conclusion qu'une intervention par le haut était inévitable. Beliris

door de Brusselse Regering. Daarvoor was al een gedetailleerde planning opgesteld. De regering in lopende zaken wilde echter geen beslissing nemen over dat dossier. De eerste signalen van de nieuwe regering wijzen op een bereidheid om de werken aan het station Grondwet voort te zetten, maar niet die onder het Noordstation. In het licht daarvan vindt hij het logisch dat Beliris vraagt om enkel de bovengrondse inrichting af te werken. Persoonlijk leidt hij daaruit af dat de holte onder het Noordstation momenteel niet echt meer overwogen wordt.

De heer Alain Maron vraagt hoe het met behulp van de alternatieve V.E.R.T.-techniek mogelijk zou zijn om het kunstwerk tot stand te brengen zonder de volledige bouwplaats, ondanks de aanwezigheid van treinsporen, van bovenaf open te leggen. Op welke wijze biedt die methode een oplossing voor de heterogene ondergrond en de aanwezigheid van de verhoogde grondwaterlaag. Hoeveel tijd zou er nodig zijn geweest om die alternatieve techniek uit te voeren, indien die was goedgekeurd? Zou het gewest de bijkomende kosten gedragen hebben?

Daarnaast vraagt hij of Beliris de enige gesprekspartner van de tijdelijke vennootschap Progrès was voor alle communicatie, facturen en betalingen.

De heer Henri Ernst legt uit dat de oorspronkelijk vooropgestelde methode te vergelijken viel met een mijnbouwtechniek. Het was de bedoeling om onder de treinsporen horizontale galerijen te creëren en vervolgens dwarsgalerijen aan te leggen, zodat geleidelijk een beschermende plaat onder de sporen kon worden gevormd.

De grootste moeilijkheid school echter in de voorwaarden die Infrabel oplegde. Om de stabiliteit van de sporen te garanderen moesten de galerijen verschillende meters onder de spoorinfrastructuur worden gegraven. Net op die diepte bevond zich de problematische zone met heterogene ophogingslagen die verzadigd waren door de verhoogde grondwaterlaag. In die omstandigheden was het volgens hem onmogelijk om dergelijke mijngalerijen veilig aan te leggen. De voortdurende waterinsijpeling maakte de werken technisch onuitvoerbaar.

De V.E.R.T.-techniek strekt ertoe die beschermende laag iets hoger, net onder de sporen, aan te brengen. Daardoor zou er worden gewerkt boven de instabiele zone en boven de verhoogde grondwaterlaag. Gedurende bijna twee jaar werden alle mogelijke oplossingen bestudeerd om tegemoet te komen aan de oorspronkelijke eis van Infrabel om de sporen niet te verwijderen. Daarbij werden tal van technieken onderzocht, waaronder methodes die in andere Europese stations waren toegepast. Sommige Duitse oplossingen maakten gebruik van metalen buizen die onder de sporen werden aangebracht. Door de dichtbebouwde stedelijke omgeving rond het Noordstation was er echter te weinig ruimte beschikbaar om die techniek toe te passen.

De studies kwamen uiteindelijk tot de conclusie dat een ingreep van bovenaf onvermijdelijk was. Beliris

a alors négocié avec Infrabel et la SNCB afin d'obtenir une dérogation. Une fois cette autorisation acquise, les réflexions techniques ont porté sur une exécution permettant de ne neutraliser que deux voies à la fois, conformément aux conditions imposées par Infrabel. La solution retenue reposait sur un système modulaire: deux voies étaient démontées, un premier élément de structure était réalisé, puis chaque élément suivant venait s'appuyer sur le précédent afin de constituer progressivement une voûte monolithique sous l'ensemble du faisceau.

Cette voûte devait ensuite permettre de travailler en sécurité sous les voies. Les terrassements pouvaient alors être réalisés depuis l'intérieur de l'ouvrage, à l'abri de la structure de protection. Cette méthode constituait la seule solution réaliste permettant simultanément de garantir la stabilité des voies, la sécurité des travailleurs et la réalisation effective de la cavité. De cette manière, le trafic ferroviaire pouvait être maintenu grâce au travail par phases successives.

L'exécution complète de cette variante aurait nécessité environ cinq années, dont quatre années de travaux effectifs. Une longue phase préparatoire était indispensable, notamment parce qu'il fallait obtenir les fenêtres d'intervention accordées par Infrabel. Les demandes de coupure de voies devaient être intégrées dans le calendrier ferroviaire plusieurs années à l'avance. Rien que la réalisation progressive de la voûte sous les douze voies représentait près de deux années de travaux. Ce n'est qu'une fois cette structure terminée que le chantier principal pouvait réellement commencer.

Quant au fait que cette solution n'ait pas été envisagée plus tôt, il rappelle que selon lui, Infrabel avait initialement interdit toute intervention par le haut. Le bureau d'études avait donc été contraint de développer une solution compatible avec cette exigence. Ce n'est qu'après avoir démontré l'impossibilité technique des autres variantes qu'Infrabel a accepté de revoir sa position.

Concernant les relations contractuelles, il confirme que Beliris constituait l'unique interlocuteur du consortium. Toutes les correspondances, toutes les validations d'états d'avancement, toutes les autorisations de facturation et tous les paiements passaient exclusivement par Beliris. Si des financements complémentaires devaient être obtenus auprès de la Région ou d'autres autorités, cela ne concernait pas directement le consortium, qui ne traitait qu'avec Beliris.

M. Olivier Willocx dit chercher à comprendre ce qui s'est produit entre le démarrage du chantier en juin 2019 et la démobilisation complète de mai 2023. Il rappelle que des demandes d'indemnisation de plus de dix millions d'euros ont été évoquées tandis que, selon les informations dont il dispose, Beliris n'aurait reconnu qu'une faible partie de ces montants. Où en est exactement ce dossier?

onderhandelde daarop met Infrabel en de NMBS om te mogen afwijken van de oorspronkelijke voorwaarden. Zodra de toestemming daarvoor was verkregen, werd nagedacht over een methode waarbij telkens slechts twee sporen buiten dienst moesten worden gesteld, overeenkomstig de door Infrabel gestelde voorwaarden. De gekozen oplossing was gebaseerd op een modulair systeem. Twee sporen werden tijdelijk verwijderd, waarna een eerste structureel element werd gerealiseerd. Elk volgend element sloot vervolgens aan op het vorige, zodat geleidelijk een monolithische gewelfstructuur onder alle treinsporen kon worden opgebouwd.

Dat gewelf moest er vervolgens voor zorgen dat in alle veiligheid onder de sporen kon worden gewerkt. De uitgravingen konden dan vanuit de binnenzijde van de constructie worden uitgevoerd, beschermd door de aangelegde structuur. Die methode bood de enige realistische oplossing om tegelijk de stabiliteit van de sporen, de veiligheid van de arbeiders en de daadwerkelijke uitgraving van de holte te garanderen. Dankzij een gefaseerde uitvoering kon het treinverkeer grotendeels blijven rijden.

De volledige uitvoering van dit alternatief zou ongeveer vijf jaar in beslag hebben genomen, waarvan vier jaar effectieve werken. Een lange voorbereidingsfase was noodzakelijk, onder meer omdat de tijdsvensters die Infrabel toestond voor de uitvoering van de werken, tijdig moesten worden ingepland. Aanvragen voor spooronderbrekingen moesten immers meerdere jaren vooraf in de spoorwegplanning worden opgenomen. Alleen al de geleidelijke bouw van het gewelf onder de twaalf sporen zou bijna twee jaar in beslag hebben genomen. Pas daarna hadden de eigenlijke werken kunnen starten.

Op de vraag waarom die oplossing niet eerder werd onderzocht, antwoordt hij dat Infrabel aanvankelijk elke ingreep van bovenaf had uitgesloten. Het studiebureau moest dus een oplossing uitdokteren die aan die eis voldeed. Pas nadat was aangetoond dat de andere alternatieven technisch niet uitvoerbaar waren, was Infrabel bereid om haar standpunt te herzien.

Wat de contractuele betrekkingen betreft, bevestigt hij dat Beliris de enige gesprekspartner van het consortium was. Alle briefwisseling, alle goedkeuringen van voortgangsverslagen, alle toelatingen voor facturen en alle betalingen verliepen uitsluitend via Beliris. Indien er bijkomende financiële middelen moesten worden verkregen van het gewest of een andere overheid, dan belangde dat het consortium niet rechtstreeks aan, omdat het uitsluitend met Beliris handelde.

De heer Olivier Willocx zegt te willen achterhalen wat er zich heeft afgespeeld tussen de start van de werken in juni 2019 en de volledige stopzetting in mei 2023. Hij wijst erop dat er sprake was van vorderingen tot schadevergoeding van meer dan tien miljoen euro, maar dat Beliris, volgens de informatie waarover hij beschikt, slechts een klein deel van dat bedrag zou hebben erkend. Wat is de stand van zaken in dat dossier?

Revenant sur le coût total envisagé, dépassant les cent millions d'euros pour environ 124 mètres d'ouvrage, l'orateur estime que cela représente un montant extrêmement élevé par mètre linéaire. Même en tenant compte de la complexité du chantier, il peine à comprendre comment de tels coûts peuvent être justifiés et demande s'il existe des éléments de comparaison.

Enfin, il demande donc quelles leçons Henri Ernst tire de cette expérience et quelles recommandations il formulerait lui-même aux pouvoirs publics.

M. Henri Ernst répond que les revendications introduites par le consortium comportaient deux volets. Le premier concernait les conséquences du retard subi. Le marché avait été attribué fin 2019, les travaux avaient commencé en 2020 et la cavité aurait dû être terminée en 2024. Or seule une petite partie du chiffre d'affaires prévu a finalement été réalisée dans ce délai. Les frais fixes, eux, sont restés présents et ont généré un préjudice important.

À partir du moment où les difficultés résultaient d'un problème de conception et non d'une faute de l'entrepreneur, ces coûts devaient être indemnisés. Le chantier ayant d'abord été ralenti avant d'être totalement suspendu, les équipes sont restées mobilisées pendant de longs mois sans pouvoir réellement produire. Les demandes d'indemnisation ont donc été déposées et longuement discutées avec Beliris durant les années 2023 et 2024.

Parallèlement, le consortium a continué à travailler sur les différentes variantes techniques envisagées, en collaboration avec le maître de l'ouvrage et les auteurs de projet. Plusieurs scénarios ont dû être étudiés, chiffrés et analysés. Le consortium était sollicité pour donner son avis technique et financier sur chacune des solutions proposées. Les équipes mobilisées à cette fin devaient être rémunérées alors même que ces missions ne faisaient pas partie du marché initial.

Le projet d'avenant négocié avec Beliris comportait trois volets: la liquidation des revendications liées au passé, le traitement des terres excavées pour lesquelles certaines attestations environnementales étaient encore attendues, et enfin le financement futur de la variante V.E.R.T. Une partie incontestée des montants a déjà été payée au début de l'année 2025. Une autre partie, représentant environ un million et demi d'euros, demeure reconnue mais reste suspendue à la validation définitive de l'avenant. Selon lui, Beliris a clairement admis l'existence d'un préjudice important et a accepté le principe de son indemnisation.

Concernant le coût de l'ouvrage, il reconnaît que le montant peut paraître élevé lorsqu'il est rapporté à la longueur de la cavité. Cette comparaison est toutefois trompeuse car la cavité à réaliser sous la gare du Nord constitue un ouvrage ponctuel extrêmement complexe,

Vervolgens gaat de spreker in op de geraamde totale kosten, die meer dan honderd miljoen euro bedragen voor een kunstwerk van ongeveer 124 meter. Hij vindt dat een astronomisch hoog bedrag per lineaire meter. Zelfs als hij rekening houdt met de complexiteit van de werken, kan hij maar moeilijk begrijpen hoe dergelijke kosten te verantwoorden zijn. Hij vraagt of er elementen beschikbaar zijn om mee te kunnen vergelijken.

Tot slot vraagt hij welke lessen Henri Ernst uit deze ervaring trekt en welke aanbevelingen hij zelf aan de overheid zou voorleggen.

De heer Henri Ernst antwoordt dat de claims die het consortium had ingediend, uit twee delen bestonden. Het eerste deel had betrekking op de gevolgen van de opgelopen vertraging. De opdracht was eind 2019 gegund, de werken waren in 2020 van start gegaan en de holte had in 2024 voltooid moeten zijn. Uiteindelijk is in die periode echter maar een klein deel van de verwachte omzet binnengehaald. De vaste kosten bleven wel doorlopen en daar ondervond het consortium heel wat nadeel van.

In zoverre de problemen het gevolg waren van een ontwerpfout en niet van een fout van de aannemer, moesten die kosten worden vergoed. Aangezien de werken eerst vertraging hadden opgelopen en vervolgens volledig werden opgeschort, bleven de teams maandenlang aan de slag zonder echt werk te kunnen leveren. Daarom werden vorderingen tot schadevergoeding ingediend die in 2023 en 2024 uitvoerig met Beliris werden besproken.

Tegelijkertijd is het consortium zich in samenspraak met de bouwheer en de projectontwerpers verder blijven buigen over de verschillende technische alternatieven. Er dienden meerdere scenario's te worden onderzocht, berekend en geanalyseerd. Het consortium werd gevraagd om over elk van de voorgestelde oplossingen een technisch en financieel advies te geven. De teams die daarvoor werden ingezet, moesten worden betaald, hoewel die taak geen onderdeel vormde van de oorspronkelijke opdracht.

Het met Beliris onderhandelde ontwerp van bijakte bestond uit drie delen: de uitbetaling van de claims uit het verleden, de behandeling van de uitgegraven grond waarvoor nog enkele milieuattesten nodig waren en ten slotte de toekomstige financiering van de alternatieve V.E.R.T.-techniek. Een onbetwist deel van de bedragen werd begin 2025 reeds betaald. Een ander deel, ten belope van ongeveer anderhalf miljoen euro, is weliswaar erkend, maar blijft hangende totdat de bijakte definitief is goedgekeurd. Volgens hem heeft Beliris duidelijk erkend dat het consortium een groot nadeel heeft ondervonden en heeft het principieel ingestemd met een schadevergoeding.

Wat de kostprijs van het kunstwerk betreft, geeft hij toe dat het bedrag hoog kan lijken wanneer men dat gaat berekenen in verhouding tot de lengte van de holte. Dat is echter een misleidende vergelijking, aangezien de uit te graven holte onder het Noordstation een heel specifieke

réalisé sous des infrastructures ferroviaires existantes et en milieu urbain dense.

Les travaux envisagés sous la gare du Nord relèvent davantage d'un ouvrage de génie civil exceptionnel que d'un tunnel classique. À ses yeux, le montant proposé n'était donc pas déraisonnable au regard des contraintes techniques rencontrées.

S'agissant des recommandations à tirer pour l'avenir, il estime que la principale leçon consiste à réduire autant que possible la part d'imprévu. Cela suppose de consacrer davantage de moyens aux études préparatoires et aux investigations de terrain. Il compare cette approche à l'adage selon lequel il faut se préparer à la guerre si l'on veut la paix. Dans son esprit, la réussite d'un chantier complexe dépend d'abord de la qualité de sa préparation.

M. Olivier Willocx indique qu'un point demeure flou. Il avait compris que seules de faibles sommes avaient été versées au consortium alors que celui-ci réclamait plus de dix millions d'euros. Il demande donc une clarification précise sur les montants effectivement payés et ceux restant dus. Enfin, il revient sur la question du coût de l'ouvrage et estime que la réponse n'apporte pas réellement de point de comparaison permettant d'évaluer son caractère raisonnable.

M. Henri Ernst explique simplement qu'il existe peu d'ouvrages comparables. Les travaux sous la gare du Nord constitue des travaux de génie civil très spécifiques et très complexes. Il considère donc que le coût de la cavité envisagée à la gare du Nord n'apparaît pas déraisonnable lorsqu'il est replacé dans cette catégorie très particulière d'ouvrages de génie civil. Quant à la question des montants déjà payés et restant dus, il maintient qu'une partie substantielle des revendications a déjà été réglée tandis qu'un solde d'environ un million et demi d'euros demeure en attente de paiement dans le cadre de l'avenant négocié avec Bêliris.

Joëlle Maison demande ce que M. Henri Ernst retire de son expérience parisienne. Elle s'interroge également sur le devenir des travaux déjà réalisés, étant donné la décision du nouveau gouvernement bruxellois de suspendre le projet pour le tronçon Nord. Qu'en est-il ensuite des travaux de réaménagement de la voirie?

M. Henri Ernst explicite la différence entre un marché de type «*design and build*» et un marché de travaux classique. Dans le premier cas, l'entrepreneur supporte également le risque lié à la conception et cherche dès lors à réduire au maximum les incertitudes avant de remettre son offre. Lorsque l'entreprise participe à ce type de procédure, elle demande systématiquement des informations complémentaires afin de limiter les risques

en uiterst complexe constructie is, die onder bestaande spoorweginfrastructuur en in een dichtbevolkte stedelijke omgeving moet worden gecreëerd.

De geplande werken onder het Noordstation hebben meer weg van een uitzonderlijk staaltje civieltechnische bouwkunst dan van een klassieke tunnel. In zijn ogen was het voorgestelde bedrag gezien de technische beperkingen waarop men was gestoten, dan ook niet onredelijk.

Op de vraag welke aanbevelingen hij zou formuleren voor de toekomst, antwoordt hij dat de belangrijkste les is dat alles in het werk moet worden gesteld om ervoor te zorgen dat er zo weinig mogelijk factoren opduiken die men niet had zien aankomen. Dat wil zeggen dat er meer middelen moeten worden besteed aan voorbereidende studies en bodemonderzoeken. Hij vergelijkt die aanpak met de uitdrukking dat je je op oorlog moet voorbereiden als je vrede wilt. In wezen hangt het welslagen van een complex bouwproject in de eerste plaats af van de kwaliteit van het voorbereidende werk.

De heer Olivier Willocx geeft aan dat één punt onduidelijk blijft. Hij heeft begrepen dat er slechts kleine bedragen aan het consortium zijn overgemaakt, terwijl het meer dan tien miljoen euro claimde. Hij vraagt daarom om duidelijk toe te lichten welke bedragen daadwerkelijk zijn betaald en welke bedragen nog verschuldigd zijn. Tot slot gaat hij nog even in op de kostprijs van het kunstwerk. Hij vindt dat in het antwoord geen echt vergelijkingspunt werd geboden om te beoordelen of het om een redelijke kostprijs gaat.

De heer Henri Ernst legt uit dat er eenvoudigweg maar weinig vergelijkbare kunstwerken bestaan. De werken onder het Noordstation zijn zeer specifieke en uiterst complexe civieltechnische werken. Hij vindt dan ook dat de kostprijs van de geplande holte onder het Noordstation, die we kunnen beschouwen als een heel bijzonder civieltechnisch kunstwerk, niet onredelijk is. Op de vraag welke bedragen reeds betaald zijn en welke er nog verschuldigd zijn, antwoordt hij andermaal dat een wezenlijk deel van de claims reeds is afgehandeld, terwijl er op basis van de met Beliris onderhandelde bijakte nog een bedrag van ongeveer anderhalf miljoen euro overblijft om te betalen.

Mevrouw Joëlle Maison vraagt wat de heer Henri Ernst uit zijn ervaring in Parijs heeft geleerd. Zij vraagt ook hoe het nu verder moet met de reeds uitgevoerde werken, aangezien de nieuwe Brusselse Regering beslist heeft om het project voor het noordelijke tracé op te schorten. En hoe zit het met de wegherinrichtingswerken?

De heer Henri Ernst legt het verschil uit tussen een design-and-build-overheidsopdracht en een klassieke overheidsopdracht voor aanneming van werken. In het eerste geval draagt de aannemer ook het risico dat gepaard gaat met het ontwerp en probeert hij daarom de onzekerheden zoveel mogelijk te beperken, voordat hij zijn offerte indient. Wanneer de aannemer aan een dergelijke procedure deelneemt, vraagt hij stelselmatig

techniques et financiers. Dans un marché de travaux classique comme celui-ci, la situation est différente. Le principal critère d'attribution est le prix et l'entrepreneur ne dispose pas de la même latitude pour remettre en cause les informations fournies. Il ne peut pas intégrer dans son offre des remarques qui seraient susceptibles d'être interprétées comme des réserves et qui pourraient entraîner son irrégularité. Si le maître d'ouvrage estime que les essais de sol disponibles constituent l'ensemble des données à prendre en compte, l'entrepreneur doit chiffrer le projet sur cette base.

Concernant la ligne 17 du Grand Paris, il indique que les sondages réalisés étaient nettement plus nombreux, de l'ordre de plusieurs essais par kilomètre. Il rappelle toutefois que le contexte était très différent: les investigations se déroulaient dans des zones largement dégagées, souvent rurales, à la géologie plus prévisible et où il était beaucoup plus facile de réaliser des forages que dans un environnement hétéroclite, urbain et dense comme Bruxelles. Cela n'aura cependant pas empêché de faire des découvertes géologiques inattendues en cours d'exécution.

Abordant ensuite la suspension du tronçon nord, il indique que les travaux déjà réalisés ne sont pas perdus. Les deux puits d'accès construits de part et d'autre de la gare du Nord constituent des ouvrages indispensables pour accéder aux futures infrastructures souterraines. Quelle que soit la technique retenue à l'avenir, sauf hypothèse extrême consistant à démolir la gare pour travailler à ciel ouvert, ces puits conserveront leur utilité. Ils sont donc simplement placés en attente. Dans l'intervalle, les aménagements prévus consistent à les recouvrir provisoirement afin de sécuriser le site et de permettre la réalisation des aménagements urbains en surface. Une fois ceux-ci achevés, il estime qu'il restera très peu de traces visibles du chantier.

M. Oliver Rittweger de moor demande pourquoi, à titre de curiosité, Galère n'a pas candidaté à l'appel d'offres concernant ce tronçon.

M. Henri Ernst relate qu'une candidature préalable avait été préparée avec des partenaires pour former un consortium. Quand le marché a été publié, lui et ses partenaires ont estimé que la nature du marché avait changé pour passer de la construction d'un ouvrage de tunnel de métro à un marché *design and build* avec un transfert de responsabilité à 100 % sur l'entreprise. Les documents mis à disposition pour estimer les risques ne permettant pas d'anticiper tous les imprévus, lui et ses partenaires ont décidé de ne pas remettre d'offre.

om bijkomende informatie te bezorgen teneinde de technische en financiële risico's te beperken. Bij een klassieke overheidsopdracht voor aanneming van werken, zoals in dit geval, liggen de kaarten anders. Het belangrijkste gunningscriterium is de prijs en de aannemer heeft niet dezelfde bewegingsvrijheid om de verstrekte informatie in twijfel te trekken. Hij mag in zijn offerte geen opmerkingen opnemen die als voorbehoud zouden kunnen worden opgevat en die ertoe zouden kunnen leiden dat de offerte ongeldig wordt verklaard. Als de bouwheer vindt dat de beschikbare bodemproeven alle gegevens hebben opgeleverd waarmee rekening moet worden gehouden, dient de aannemer het project op basis daarvan te berekenen.

Vervolgens haalt hij aan dat er voor lijn 17 van het project in Groot-Parijs veel meer bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Dat waren er meerdere per kilometer. Hij benadrukt echter dat die onderzoeken in een heel andere context zijn uitgevoerd, namelijk in grotendeels open, vaak landelijke gebieden met beter voorspelbare geologische kenmerken, waar het veel gemakkelijker was om te boren dan in een dichtbebouwde gevarieerde stedelijke omgeving als Brussel. Dat heeft waarschijnlijk echter niet belet dat er in de uitvoeringsfase onverwachte geologische ontdekkingen zijn gedaan.

Voorts gaat hij in op de opschorting van het noordelijke deel van de lijn en geeft hij aan dat de reeds uitgevoerde werken geen vergeefse moeite waren. De twee toegangspuitten die aan weerszijden van het Noordstation zijn gegraven, zijn noodzakelijk om toegang te krijgen tot de toekomstige ondergrondse infrastructuur. Die putten zullen hoe dan ook nog van pas kunnen komen, ongeacht welke techniek er in de toekomst wordt gekozen (behalve dan het extreme scenario waarbij het station zou worden afgebroken om in open lucht te kunnen werken). Ze worden dus gewoonweg even on hold gezet. Tot het zover is, zullen de putten tijdelijk worden afgedekt om het terrein veiliger te maken en ervoor te zorgen dat de bovengrondse stedelijke inrichtingswerken kunnen worden uitgevoerd. Zodra die werken voltooid zijn, verwacht hij dat er nog maar weinig zichtbare sporen van de bouwplaats zullen overblijven.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt puur uit nieuwsgierigheid waarom Galère niet heeft ingeschreven op de offerteaanvraag voor dit tracé.

De heer Henri Ernst geeft aan dat er samen met enkele partners al een voorafgaande kandidaatstelling was voorbereid om een consortium te vormen. Toen de overheidsopdracht werd bekendgemaakt, waren hij en zijn partners van oordeel dat de aard van de opdracht was veranderd: in plaats van de bouw van een metrotunnel ging het nu om een *design-and-build-overheidsopdracht* waarbij de verantwoordelijkheid volledig op de schouders van de aannemer kwam te liggen. Aangezien de documenten die ter beschikking waren gesteld om de

Réunion du 12 mai 2026

2.12. Exposé introductif de Steven Van den Heede, responsable du département préqualifications et appels d'offres de Denys SA, et de David Fernandez-Sampedro, responsable international de l'estimation et des appels d'offres chez FCC Construcción

M. Steven Van den Heede rappelle que le groupement Denys-FCC Construction a participé à la procédure de marché relative au tronçon nord du projet de métro 3. Après une phase de préqualification, le groupement a été invité à remettre une offre pour la construction des tunnels et du gros œuvre de sept stations souterraines. Il précise que le projet était déjà entièrement conçu par le maître d'ouvrage au moment du lancement du marché. Le tracé, la localisation des stations, les méthodes constructives, le recours à la congélation des sols, aux microtunnels ainsi qu'aux différentes techniques d'excavation étaient définis dans les documents de marché. Le groupement n'était donc pas chargé de concevoir le projet mais uniquement d'en établir le prix et d'en assurer l'exécution.

L'orateur souligne que le marché ne comprenait ni les finitions des stations, ni leurs équipements techniques, ni les installations ferroviaires et électromécaniques. L'invitation à remettre offre a été reçue le 11 octobre 2022 et l'offre a été déposée le 18 avril 2023, soit après une période d'étude d'environ sept mois.

Il insiste sur le caractère particulièrement complexe et risqué du marché. Selon lui, celui-ci combinait plusieurs facteurs rarement réunis dans un même projet: un environnement urbain dense, des techniques de construction particulièrement complexes, un calendrier très contraint, des pénalités importantes et un transfert très large des risques vers l'entrepreneur. Il relève également que la responsabilité de l'entreprise n'était pas plafonnée, situation qu'il juge exceptionnelle pour un marché de cette ampleur.

S'agissant de l'écart constaté entre les estimations publiques et les offres remises par les candidats, l'intervenant indique ne pas disposer du détail des estimations réalisées par les pouvoirs publics. Il lui est dès lors impossible d'identifier précisément les postes qui auraient été sous-évalués. Il observe toutefois que les montants évoqués publiquement lui paraissent relativement faibles au regard d'autres projets de métro comparables réalisés à l'étranger.

M. David Fernandez-Sampedro détaille ensuite les principaux facteurs ayant contribué au montant de l'offre remise par le groupement. Selon lui, le premier

risico's in te schatten, ontoereikend waren om te kunnen anticiperen op alle onvoorziene omstandigheden, beslisten hij en zijn partners om geen offerte in te dienen.

Vergadering van 12 mei 2026

2.12. Inleidende uiteenzetting van de heer Steven Van den Heede, hoofd van de afdeling prekwalificaties en aanbestedingen bij Denys nv, en David Fernandez-Sampedro, internationaal hoofd van de afdeling kostenramingen en aanbestedingen bij FCC-Construcción.

De heer Steven Van den Hee de wijst erop dat het consortium Denys-FCC-Construcción heeft deelgenomen aan de aanbestedingsprocedure voor het noordelijke deel van de geplande metrolijn 3. Na een prekwalificatiefase werd het consortium verzocht een offerte in te dienen voor de bouw van de tunnels en de ruwbouw van zeven ondergrondse stations. Hij verduidelijkt dat het project op het moment van de aanbesteding al volledig was ontworpen door de bouwheer. Het tracé, de locatie van de stations, de bouwmethoden, het gebruik van grondbevriezing, de microtunnels en de verschillende uitgravingstechnieken waren vastgelegd in de opdrachtdocumenten. Het consortium was dus niet belast met het ontwerpen van het project, maar uitsluitend met het vaststellen van de prijs en de uitvoering.

De spreker benadrukt dat de afwerking en de technische uitrusting van de stations, de spooraanleg en de elektromechanische installaties geen deel uitmaakten van de opdracht. De offerteaanvraag werd op 11 oktober 2022 ontvangen en de offerte werd op 18 april 2023 ingediend. Dat betekent dat het consortium ongeveer zeven maanden tijd had om alles te bestuderen.

Hij onderstreept het bijzonder complexe en risicovolle karakter van de opdracht. Volgens hem steunde de opdracht op een combinatie van factoren die men maar zelden samen aantreft in één project: een dichtbebouwde stedelijke omgeving, bijzonder complexe bouwtechnieken, een zeer strak tijdschema, hoge boetes en een zeer ruime risico-overdracht naar de aannemer. Er was ook geen beperking op de aansprakelijkheid van de aannemer, wat uitzonderlijk is voor een opdracht van deze omvang.

Wat het vastgestelde verschil tussen de overheidsramingen en de door de kandidaten ingediende offertes betreft, geeft de spreker aan niet te beschikken over de details van de door de overheid opgestelde ramingen. Hij kan dan ook onmogelijk zeggen welke posten onderschat zouden zijn. De openbaar gemaakte bedragen lijken hem echter vrij laag in verhouding tot andere vergelijkbare metroprojecten in het buitenland.

De heer David Fernandez-Sampedro geeft vervolgens toelichting bij de belangrijkste factoren die hebben geleid tot het bedrag van de door het consortium ingediende

élément concerne la congélation des sols prévue pour plusieurs stations. Trois d'entre elles nécessitaient environ 45.000 tonnes d'azote liquide. Cette quantité dépasse la production annuelle du Benelux et il subodore que cette contrainte exceptionnelle n'a probablement pas été pleinement intégrée dans les estimations initiales.

L'intervenant évoque également les contraintes d'installation du chantier. Les restrictions d'accès, les limitations horaires imposées aux livraisons ainsi que les exigences spécifiques liées au transport et au stockage de l'azote liquide compliquaient fortement l'organisation des travaux. Il estime que ces contraintes logistiques ont contribué de manière significative à l'augmentation des coûts.

Il revient ensuite sur le choix du tunnelier. Le groupement a retenu un tunnelier à pression de boue, technologie qu'il considère comme la seule capable de traverser l'ensemble des couches géologiques présentes sur les quatre kilomètres du tracé. Cette solution nécessitait toutefois des installations de surface importantes et des équipements complémentaires, ce qui augmentait sensiblement les coûts.

L'orateur cite encore le recours à des excavations manuelles profondes sous certains bâtiments historiques, parfois à plus de vingt-cinq mètres de profondeur. Selon lui, ce type d'intervention est exceptionnel dans les projets contemporains de génie civil et représente un facteur de coût important. Il mentionne également les risques liés aux tassements de terrain ainsi que la présence de nombreux points critiques le long du tracé. Si vingt-sept points sensibles avaient été identifiés dans les documents de marché, le groupement estimait que leur nombre réel pouvait être plus élevé.

L'orateur considère également que le calendrier prévu pour l'exécution des travaux était particulièrement ambitieux. Selon eux, ce délai impliquait la mobilisation simultanée d'importantes ressources humaines et matérielles, générant des coûts supplémentaires qui n'auraient pas été suffisamment pris en compte dans les estimations initiales.

S'agissant des stations, il souligne leur complexité structurelle. Certaines hypothèses de conception lui paraissaient difficilement compatibles avec l'objectif d'une durée de vie de cent ans des ouvrages. Le groupement a dès lors estimé nécessaire d'intégrer dans son offre diverses adaptations techniques ainsi que des mesures complémentaires destinées à garantir la stabilité et la durabilité des infrastructures.

Il évoque également l'importance des risques contractuels. Les nombreuses données techniques mises à disposition par Beliris n'étaient fournies qu'à titre informatif. Les documents contractuels imposaient aux entreprises de vérifier elles-mêmes la validité de ces

offerte. Een eerste factor was volgens hem de grondbevriezing die met het oog op de bouw van verschillende stations moest worden uitgevoerd. Voor drie daarvan was ongeveer 45.000 ton vloeibare stikstof nodig. Dat is meer dan de hoeveelheid die jaarlijks in de Benelux wordt geproduceerd. Hij vermoedt dat in de oorspronkelijke ramingen niet ten volle rekening is gehouden met die uitzonderlijke eis.

De spreker wijst ook op de beperkingen bij de inrichting van de bouwplaats. De toegangsbeperkingen, de tijdsbeperkingen voor de leveringen en de specifieke eisen met betrekking tot het transport en de opslag van de vloeibare stikstof maakten het een stuk lastiger om de werken te organiseren. Hij is van mening dat die logistieke beperkingen voor een aanzienlijk deel mee aan de basis liggen van de kostenstijging.

Vervolgens gaat hij in op de keuze van de tunnelboormachine. Het consortium koos voor een tunnelboormachine met slurrydruk. Dat was volgens hem de enige technologie waarmee men in staat zou zijn om alle geologische lagen op het vier kilometer lange tracé te doorboren. Die oplossing vereiste echter omvangrijke bovengrondse installaties en bijkomende uitrustingen, wat de kosten aanzienlijk deed stijgen.

De spreker verwijst ook naar de diepe graafwerken onder bepaalde historische gebouwen die manueel moesten worden uitgevoerd, soms tot meer dan vijftientwintig meter diep. Volgens hem zijn dergelijke ingrepen uitzonderlijk in hedendaagse civieltechnische projecten en doen zij de kosten fors oplopen. Voorts vermeldt hij de risico's van zettingen en de aanwezigheid van talrijke kritieke punten op het tracé. In de opdrachtdocumenten waren zevenentwintig gevoelige punten aangemerkt, maar het consortium meende dat het werkelijke aantal mogelijk hoger lag.

De spreker vindt ook dat het tijdschema voor de uitvoering van de werken bijzonder ambitieus was. Om die termijn te halen zou het consortium gelijktijdig heel wat personele en materiële middelen moeten inzetten, wat dan weer extra kosten zou meebrengen die in de oorspronkelijke ramingen onvoldoende in aanmerking waren genomen.

Vervolgens heeft hij het over de complexe structuur van de te bouwen stations. Bepaalde aannames in het ontwerp leken hem moeilijk verenigbaar met de doelstelling dat de kunstwerken honderd jaar zouden moeten meegaan. Het consortium achtte het daarom noodzakelijk om in zijn offerte diverse technische aanpassingen en aanvullende maatregelen op te nemen om de stabiliteit en duurzaamheid van de infrastructuur te waarborgen.

Hij wijst tevens op de grote contractuele risico's. De vele technische gegevens die Beliris had bezorgd, werden louter ter informatie verstrekt. De contractuele documenten verplichtten de aannemers ertoe zelf de geldigheid van die informatie te controleren en de gevolgen daarvan te

informations et d'en assumer les conséquences. Selon eux, cette approche transférait une part considérable des risques vers les entrepreneurs.

Concernant les informations disponibles au moment de l'appel d'offres, plusieurs données étaient absentes, incomplètes ou insuffisamment documentées. Ils citent notamment les hypothèses relatives aux tassements susceptibles d'être provoqués par le passage du tunnelier sous les bâtiments, les données relatives à l'agressivité des terrains à l'égard des outils d'excavation ainsi que certaines caractéristiques géologiques du sous-sol.

L'agressivité des terrains influence directement la fréquence des opérations de maintenance du tunnelier. Faute d'informations suffisamment précises, le groupement a retenu des hypothèses prudentes impliquant des arrêts plus fréquents pour l'entretien et le remplacement des équipements.

S'agissant des investigations géotechniques, un nombre important de sondages avait été réalisé. Certains forages n'atteignaient pas la profondeur des excavations projetées, notamment à proximité de certaines stations. Dans ces zones, il a donc fallu formuler des hypothèses sur la nature réelle du sous-sol.

Certaines caractéristiques de collecteurs existants demeuraient inconnues et que plusieurs questions adressées au pouvoir adjudicateur n'avaient pas reçu de réponse avant la date limite de remise des offres. Ces différentes incertitudes ont été intégrées dans le chiffrage final du projet.

Interrogé sur les éventuelles clauses de confidentialité, **M. Steven van den Heede** relate qu'aucune disposition contractuelle ne les empêche de répondre aux questions de la commission. Ils rappellent toutefois que la procédure de marché n'a jamais été formellement menée à son terme, ce qui limite les informations qu'ils peuvent communiquer concernant certains aspects de leur offre.

Il précise ensuite l'expérience des entreprises du consortium dans le domaine des travaux souterrains. Denys et FCC Construcción ont participé à de nombreux projets de tunnels et de métros à l'étranger ainsi qu'à plusieurs chantiers importants en Belgique. Néanmoins que la combinaison de techniques prévue pour le métro 3 présente un degré de complexité rarement rencontré dans leur pratique professionnelle.

Par ailleurs, il ignore les raisons précises ayant conduit d'autres candidats à se retirer de la procédure. Ils estiment toutefois que la combinaison entre les risques techniques, les incertitudes géologiques et les conditions contractuelles a probablement joué un rôle déterminant dans cette situation.

dragen. Die aanpak legde een groot deel van de risico's bij de aannemers.

De informatie die op het moment van de aanbesteding beschikbaar was, was onvolledig of onvoldoende gedocumenteerd. Bovendien ontbraken verschillende gegevens. Hij verwijst in dat verband naar de aannames over de mogelijke zettingen ingevolge de doorgang van de tunnelboormachine onder de gebouwen, de gegevens over de agressieve inwerking van de bodem op de graafwerktuigen en bepaalde geologische kenmerken van de ondergrond.

De agressiviteit van de bodem is bepalend voor de regelmaat waarmee de tunnelboormachine een onderhoudsbeurt moet krijgen. Bij gebrek aan voldoende nauwkeurige informatie heeft het consortium voorzichtige aannames gehanteerd, waardoor de werken vaker stilgelegd zouden moeten worden om de apparatuur te onderhouden en te vervangen.

De geotechnische onderzoeken gingen gepaard met een groot aantal boringen. Sommige boringen reikten niet tot de diepte van de geplande uitgravingen. Dat was met name het geval in de buurt van bepaalde stations. Voor die zones moesten daarom veronderstellingen worden geformuleerd over de werkelijke aard van de ondergrond.

Bepaalde kenmerken van bestaande collectoren bleven onbekend en op verschillende vragen aan de aanbestedende overheid kwam geen antwoord voor de uiterste datum voor het indienen van de offertes. Al die verschillende onzekerheden zijn verrekend in de definitieve kostenraming van het project.

Op de vraag of er eventuele vertrouwelijkheidsclausules gelden, antwoordt **de heer Steven van den Heede** dat geen enkele contractuele bepaling het consortium belet om de vragen van de commissie te beantwoorden. De aanbestedingsprocedure is echter nooit formeel afgerond, waardoor het consortium enkel informatie kan verstrekken over bepaalde onderdelen van zijn offerte.

Vervolgens verduidelijkt hij welke ervaring de aannemers van het consortium hebben met ondergrondse werken. Denys en FCC-Construcción hebben meegewerkt aan heel wat tunnel- en metroprojecten in het buitenland, maar ook aan verschillende grote bouwprojecten in België. Niettemin vertoonde de combinatie van technieken die voor het Metro 3-project waren vooropgesteld, een moeilijkheidsgraad die de vertegenwoordigers van het consortium in hun beroepspraktijk zelden zijn tegengekomen.

Hij kent de precieze redenen niet waarom andere kandidaten zich hebben teruggetrokken. De combinatie van technische risico's, geologische onzekerheden en de contractuele voorwaarden heeft daarbij waarschijnlijk een doorslaggevende rol gespeeld.

Il insiste également sur l'absence totale de choix techniques de la part du consortium: le choix du tracé, l'emplacement et le dimensionnement des stations, le type de diamètre du tunnelier: tous ces éléments pouvant peser considérablement sur le prix étaient repris dans le cahier des charges, sans aucune marge de manœuvre pour les soumissionnaires.

2.13. Échange de vues

M. Jamal Ikazban relève que les techniques utilisées lors de la construction des premières lignes de métro bruxelloises ne peuvent plus être comparées à celles qui seraient mises en œuvre aujourd'hui, notamment en raison des contraintes urbanistiques, patrimoniales et environnementales actuelles. Il s'interroge sur la dépendance croissante des pouvoirs publics à l'égard des bureaux d'études, des entreprises spécialisées et des experts techniques dans la conception et la réalisation de grands projets d'infrastructure.

Le député revient ensuite sur la question des surcoûts. Constatant que les représentants du groupement ont évoqué des dépassements budgétaires parfois plus importants encore sur certains projets internationaux, il leur demande dans quelle mesure les entreprises intègrent l'idée que les pouvoirs publics poursuivront malgré tout un projet lorsqu'il est déjà largement engagé. Il souhaite également savoir pourquoi le groupement a maintenu sa participation à la procédure alors qu'il estimait certaines données insuffisantes ou incomplètes. Enfin, il s'interroge sur l'existence éventuelle de technologies permettant aujourd'hui de mieux connaître le sous-sol avant le lancement d'un projet de cette ampleur.

M. Steven Van den Heede répond qu'il n'existe pas, à sa connaissance, de technologie capable de remplacer les investigations géotechniques traditionnelles. L'étude du sous-sol repose toujours sur une combinaison de forages, d'essais de laboratoire et d'interprétations réalisées à partir des données recueillies. Même lorsque de nombreuses investigations sont menées, une part d'incertitude subsiste inévitablement.

M. David Fernandez-Sampedro rejette par ailleurs l'idée selon laquelle les entreprises majoreraient artificiellement leurs offres parce qu'il s'agit de marchés publics. Il souligne que les marges bénéficiaires du secteur de la construction demeurent relativement limitées et que les risques associés à ce type de projet sont considérables. Selon lui, lorsqu'une entreprise sous-estime ces risques, elle peut subir des pertes importantes, voire mettre en péril sa situation financière.

Les projets de métro et de tunnels de cette ampleur sont presque exclusivement réalisés pour des maîtres d'ouvrage publics. Les entreprises spécialisées n'ont dès lors pas réellement la possibilité de se tourner vers un

Hij benadrukt ook dat het consortium geen enkele technische keuzevrijheid had. Alle elementen die een aanzienlijke invloed konden hebben op de prijs, gaande van de keuze van het tracé tot de locatie en de afmetingen van de stations, waren vastgelegd in het bestek, zonder enige speelruimte voor de inschrijvers.

2.13. Gedachtewisseling

De heer Jamal Ikazban merkt op dat de technieken die bij de aanleg van de eerste Brusselse metrolijnen werden gebruikt, niet meer te vergelijken zijn met die welke vandaag zouden worden toegepast. Dat heeft onder meer te maken met de huidige stedenbouwkundige beperkingen en de erfgoed- en milieugerelateerde vereisten. Hij stelt zich vragen bij de toenemende afhankelijkheid van de overheid van studiebureaus, gespecialiseerde bedrijven en technische experts bij het ontwerp en de uitvoering van grote infrastructuurprojecten.

Vervolgens gaat het parlementslid in op de meerkosten. De vertegenwoordigers van het consortium hebben erop gewezen dat de budgetoverschrijdingen bij buitenlandse projecten soms nog groter zijn. Hij vraagt daarom of de aannemers ervan uitgaan dat de overheid een project dat al ver gevorderd is, hoe dan ook zal voortzetten. Hij wil ook weten waarom het consortium aan de procedure is blijven deelnemen, terwijl het bepaalde gegevens ontoereikend of onvolledig achtte. Ten slotte vraagt hij zich af of er momenteel technologieën beschikbaar zijn waarmee men de ondergrond beter in kaart kan brengen alvorens een dergelijk grootschalig project op te starten.

De heer Steven Van den Heede antwoordt dat er, voor zover hij weet, geen technologie bestaat die de traditionele geotechnische onderzoeken kan vervangen. Het onderzoek van de ondergrond is nog steeds gebaseerd op een combinatie van boringen, laboratoriumtesten en interpretaties op basis van de verzamelde gegevens. Zelfs wanneer er veel onderzoeken worden uitgevoerd, blijft er onvermijdelijk een bepaalde mate van onzekerheid bestaan.

De heer David Fernandez-Sampedro betwist overigens dat aannemers hun offertes voor overheidsopdrachten kunstmatig zouden opdrijven. Hij benadrukt dat de winstmarges in de bouwsector vrij beperkt blijven en dat aan dit soort projecten aanzienlijke risico's verbonden zijn. Een bedrijf dat die risico's onderschat, kan grote verliezen lijden of zelfs zijn financiële situatie in gevaar brengen.

Metro- en tunnelprojecten van deze omvang worden bijna uitsluitend uitgevoerd in opdracht van een overheid. Gespecialiseerde bedrijven hebben dan ook niet echt de mogelijkheid om zich op een ander soort klanten te richten.

autre type de clientèle. Elles sont amenées à participer à ces procédures tout en intégrant dans leurs offres les risques qu'elles identifient.

M. Ilyas El Omari indique demeurer peu convaincu par les explications fournies au cours des auditions. Il observe que les représentants du groupement évoquent fréquemment des hypothèses, des informations manquantes ou des données incomplètes. Selon lui, ces éléments révèlent surtout que les études préalables n'étaient pas suffisamment abouties avant le lancement de la procédure.

Le député estime que les comparaisons avec d'autres projets internationaux ne permettent pas d'expliquer la situation spécifique du métro 3. Des moyens financiers importants ont été consacrés aux études préparatoires et il est nécessaire d'identifier précisément les responsabilités dans l'augmentation des coûts. Selon lui, les nombreuses lacunes évoquées au cours des auditions interrogent la qualité de la préparation du projet et la pertinence des choix effectués avant le lancement du marché.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur les nombreuses incertitudes évoquées par les représentants du groupement concernant les données géotechniques et les informations mises à disposition dans le cadre du marché. Il s'interroge sur les raisons qui ont conduit le consortium à maintenir sa candidature alors que d'autres entreprises ont finalement renoncé à remettre une offre. Il souhaite également comprendre l'évolution du regard porté par Denys sur le projet et demande des précisions sur les éléments qui ont conduit le groupement à considérer le marché comme particulièrement risqué. Il se souvient que Denys affirmait que creuser un tunnel sous le palais du Midi ne lui posait pas de difficultés particulières.

M. Steven Van den Heede opère la distinction entre le passage sous le palais du Midi, pour lequel Denys propose une solution permettant d'éviter le démantèlement du palais du Midi du tronçon Nord qui présente un degré de complexité bien plus élevé.

M. David Fernandez-Sampedro ajoute que les entreprises ne disposent jamais de toutes les informations souhaitées lorsqu'elles préparent une offre. Dans la pratique, elles sont amenées à travailler avec un certain niveau d'incertitude et à élaborer des hypothèses. Selon lui, le problème rencontré dans le cadre du métro 3 tient moins à l'existence de ces incertitudes qu'à leur accumulation et au fait qu'elles étaient presque entièrement supportées par l'entrepreneur.

L'intervenant explique que, dans de nombreux marchés internationaux, les pouvoirs adjudicateurs réalisent des investigations complémentaires ou répondent progressivement aux questions des candidats au cours de la procédure. Dans le cas présent, plusieurs demandes d'informations

Ze zijn genoodzaakt om aan procedures als deze deel te nemen en ze rekenen de risico's door in hun offertes.

De heer Ilyas El Omari vindt de toelichting die tijdens de hoorzittingen is gegeven, maar weinig overtuigend. Hij merkt op dat de vertegenwoordigers van het consortium vaak verwijzen naar aannames, ontbrekende informatie of onvolledige gegevens. Volgens hem blijkt daaruit vooral dat de voorstudies niet volledig genoeg waren voordat de procedure van start ging.

Het parlementslid is van oordeel dat de vergelijkingen met andere projecten in het buitenland geen verklaring bieden voor de specifieke problemen met het Metro 3-project. Er is heel wat geld uitgegeven voor de voorbereidende studies en het is noodzakelijk om nauwkeurig vast te stellen wie verantwoordelijk is voor de kostenstijging. Volgens hem doet het feit dat tijdens de hoorzittingen gewezen is op talrijke tekortkomingen, de vraag rijzen of het project wel op een kwaliteitsvolle wijze werd voorbereid en of wel de juiste keuzes zijn gemaakt alvorens de opdracht uit te schrijven.

De heer Oliver Rittweger de Moor gaat in op de vaststelling van de vertegenwoordigers van het consortium dat er nog heel wat onzekerheid hing rond de geotechnische gegevens en de informatie die in het kader van de opdracht ter beschikking werd gesteld. Hij vraagt zich af waarom het consortium zich kandidaat is blijven stellen, terwijl andere bedrijven uiteindelijk hebben besloten om geen offerte in te dienen. Hij wil ook graag weten hoe de visie van Denys op het project is geëvolueerd en vraagt om te verduidelijken op welke elementen het consortium zich heeft gebaseerd om de opdracht als bijzonder risicovol te beschouwen. Hij herinnert zich dat Denys had verklaard zonder noemenswaardige problemen een tunnel onder het Zuidpaleis te kunnen graven.

De heer Steven Van den Heede maakt een onderscheid tussen de doorgang onder het Zuidpaleis, waarvoor Denys een oplossing voorstelde die niet gepaard zou hoeven te gaan met de afbraak van het gebouw, en het veel complexere noordelijke traject.

De heer David Fernandez-Sampedro voegt daaraan toe dat aannemers nooit over alle gewenste informatie beschikken wanneer ze een offerte opstellen. In de praktijk moeten ze in bepaalde mate werken in onzekerheid en uitgaan van veronderstellingen. Volgens hem was het probleem bij het Metro 3-project niet zozeer dat die onzekerheden er waren, maar wel dat zij zich opstapelden en dat de aannemer die bijna volledig zelf moest opvangen.

De spreker legt uit dat in buitenlandse opdrachten de aanbestedende overheid vaak bijkomende onderzoeken uitvoert of in de loop van de procedure geleidelijk antwoordt op de vragen van de kandidaten. In dit geval zijn verschillende vragen om informatie van het

formulées par le groupement sont restées sans réponse ou n'ont reçu qu'une réponse partielle avant la remise des offres. Cette situation a conduit le consortium à intégrer davantage de marges de sécurité dans son chiffrage.

Mme Sofia Bennani cherche ensuite à déterminer si les difficultés rencontrées trouvent principalement leur origine dans la complexité intrinsèque du projet ou dans sa préparation. Elle demande aux représentants du groupement de distinguer ce qui relève des contraintes techniques inévitables d'un grand projet souterrain de ce qui pourrait être attribué à une préparation insuffisante. Elle souhaite également connaître des exemples de projets comparables réalisés à l'étranger.

M. David Fernandez-Sampedro répond que les deux dimensions sont étroitement liées. Selon lui, le métro 3 présente un niveau de complexité exceptionnel en raison de la combinaison de plusieurs facteurs: un sous-sol particulièrement hétérogène, la présence d'une nappe phréatique importante, la proximité immédiate de bâtiments historiques, la nécessité de réaliser des excavations profondes en milieu urbain dense ainsi que le recours à des techniques de congélation des sols à des profondeurs inhabituelles.

Il souligne que chacune de ces difficultés peut être rencontrée séparément sur d'autres projets, mais que leur combinaison au sein d'un même chantier est beaucoup plus rare. Cette situation nécessite l'intervention de spécialistes très qualifiés et de sous-traitants disposant d'une expertise spécifique. Or, ces compétences sont aujourd'hui fortement sollicitées à l'échelle internationale, ce qui contribue également à l'augmentation des coûts.

L'intervenant estime qu'une meilleure association des entreprises de construction et des spécialistes de l'exécution dès les premières phases du projet aurait permis d'identifier plus tôt certaines difficultés et d'évaluer plus précisément les coûts des solutions envisagées. Il évoque à cet égard des approches de type «conception-réalisation progressive», dans lesquelles le maître d'ouvrage, les concepteurs et les entreprises travaillent conjointement à l'élaboration du projet avant l'établissement d'un budget définitif.

À titre de comparaison, il cite plusieurs projets réalisés à l'étranger, notamment aux Pays-Bas et au Vietnam, où des contraintes géotechniques ou hydrogéologiques importantes ont également nécessité le recours à des techniques spécialisées. Il estime toutefois que certaines solutions prévues pour le métro 3, en particulier les congélations profondes destinées à créer des barrières étanches autour des excavations, atteignent une ampleur rarement rencontrée dans la pratique courante.

M. Steven Van den Heede partage cette analyse. Il considère que certaines techniques prévues pour le

consortium onbeantwoord gebleven of werd er slechts deels op geantwoord voordat de offertes moesten worden ingediend. Daardoor zag het consortium zich genooddacht om extra buffers in te bouwen in zijn prijsberekening.

Mevrouw Sofia Bennani tracht vervolgens te achterhalen of de problemen die zich hebben voorgedaan, voornamelijk hun oorsprong vinden in de intrinsieke complexiteit van het project of in de voorbereiding ervan. Zij vraagt de vertegenwoordigers van het consortium welke problemen te verklaren zijn door de technische hindernissen die onvermijdelijk gepaard gaan met een groot ondergronds project en welke problemen toegeschreven kunnen worden aan een ontoereikende voorbereiding. Zij wil ook graag een aantal voorbeelden krijgen van vergelijkbare projecten die in het buitenland zijn uitgevoerd.

De heer David Fernandez-Sampedro antwoordt dat beide aspecten nauw met elkaar verbonden zijn. Volgens hem is het Metro 3-project uitzonderlijk complex door een combinatie van verschillende factoren: een bijzonder heterogene ondergrond, de aanwezigheid van een uitgestrekte grondwaterlaag, de onmiddellijke nabijheid van historische gebouwen, de noodzaak om diep te graven in een dichtbebouwde stedelijke omgeving en het gebruik van grondbevriezingstechnieken op ongebruikelijke dieptes.

Hij benadrukt dat elk van die moeilijkheden afzonderlijk ook bij andere projecten kunnen voorkomen, maar dat het maar heel zelden gebeurt dat ze samen opduiken in één bouwproject. Daarom was het noodzakelijk om zeer hooggekwalificeerde specialisten en onderaannemers met specifieke expertise in te schakelen. Op de internationale markt is er momenteel veel vraag naar dergelijke knowhow, wat de kosten extra opdrijft.

De spreker meent dat bepaalde moeilijkheden vroeger aan het licht gekomen zouden zijn en de kostprijs van de mogelijke oplossingen nauwkeuriger ingeschat had kunnen worden, als de bouwbedrijven en de uitvoeringsspecialisten van bij het begin nauwer bij het project betrokken zouden zijn geweest. Hij verwijst in dat verband naar een aanpak die bekendstaat als *progressive design and build*, waarbij de bouwheer, de ontwerpers en de aannemers samen het project uitwerken, voordat het definitief wordt begroot.

Hij haalt een aantal voorbeelden aan van vergelijkbare projecten in het buitenland, zoals in Nederland en Vietnam, waar men door aanzienlijke geotechnische of hydrogeologische hindernissen ook gebruik heeft moeten maken van gespecialiseerde technieken. Hij voert echter aan dat bepaalde naar voren geschoven oplossingen voor het Metro 3-project, en dan vooral de grondbevriezingstechniek op grote diepte om een waterdichte afsluiting te maken rond het uit te graven volume, in de praktijk zelden op een dergelijke grote schaal worden toegepast.

De heer Steven Van den Heede is het eens met die analyse. Hij is van mening dat bepaalde voor dit project

projet sont techniquement réalisables mais nécessitent une préparation particulièrement rigoureuse ainsi qu'une évaluation très précise des risques. Selon lui, l'expérience des entreprises spécialisées aurait pu être davantage mobilisée en amont afin de confronter les solutions de

Mme Amélie Pans demande quelles alternatives techniques le groupement aurait pu envisager si les documents du marché lui avaient laissé davantage de latitude. Elle s'interroge notamment sur l'influence des choix de conception imposés dans le cahier des charges, tels que la profondeur des stations ou les méthodes constructives retenues. La députée souhaite également mieux comprendre la nature exacte des surcoûts identifiés. Elle se demande dans quelle mesure certaines demandes formulées au cours du développement du projet, qu'elles proviennent des communes, des riverains ou des autorités publiques, ont pu contribuer à l'augmentation des coûts. Enfin, elle revient sur les modèles contractuels évoqués par les intervenants et les invite à préciser les avantages d'approches plus collaboratives utilisées dans certains pays.

Mme Clémentine Barzin prolonge cette réflexion en s'interrogeant sur l'attractivité du marché pour les grands groupes internationaux. Elle demande si le montant du marché était suffisant pour susciter l'intérêt d'entreprises spécialisées compte tenu de sa durée, de sa complexité et des risques qu'il impliquait. La députée souhaite également identifier plus précisément les facteurs expliquant l'écart entre les estimations initiales et les offres remises, et demande si les difficultés évoquées par Beliris – telles que les contraintes urbaines, la préservation du patrimoine ou les aménagements demandés par les communes – constituent les principales causes des surcoûts.

M. Steven Van den Heede répond que le montant du marché était, en soi, suffisamment élevé pour intéresser les grandes entreprises internationales du secteur. À son estime, difficulté ne résidait pas dans l'importance financière du contrat mais dans l'équilibre entre les opportunités offertes et les risques à assumer. Il rappelle que les grandes entreprises de travaux souterrains sont aujourd'hui sollicitées sur de nombreux projets à travers le monde et qu'elles disposent d'un large choix de marchés. Lorsqu'elles comparent plusieurs projets, elles tiennent compte non seulement du montant du contrat mais également de la complexité technique, du niveau de risque et du cadre contractuel.

M. David Fernandez-Sampedro souligne qu'un projet de cette ampleur ne peut être analysé uniquement sous l'angle du coût des travaux. Le prix final résulte également de l'évaluation des risques. Plus les incertitudes sont importantes et plus la responsabilité de leur gestion repose sur l'entrepreneur, plus celui-ci est amené à intégrer des

gekozen technieken technisch uitvoerbaar waren, maar een bijzonder grondige voorbereiding en een zeer nauwkeurige risicobeoordeling vereisten. Volgens hem had men in een vroeger stadium meer gebruik kunnen maken van de ervaring van de gespecialiseerde aannemers om de oplossingen te toetsen aan de realiteit.

Mevrouw Amélie Pans vraagt welke technische alternatieven het consortium had kunnen overwegen indien het op basis van de opdrachtdocumenten over meer vrijheid zou hebben beschikt. Zij vraagt zich af welke invloed de in het bestek opgelegde ontwerpkeuzes, zoals de diepte van de stations en de gekozen bouwmethoden, hebben gehad. Het parlementslid wil ook graag weten wat de vastgestelde meerkosten precies inhielden. Zij vraagt zich af in hoeverre bepaalde verzoeken die tijdens de ontwikkeling van het project door de gemeenten, de buurtbewoners en de overheid zijn geformuleerd, mee hebben geleid tot de stijging van de kosten. Tot slot vraagt zij de sprekers om toe te lichten wat de voordelen zijn van overeenkomsten die meer op samenwerking zijn gericht, zoals die in bepaalde landen worden toegepast.

Mevrouw Clémentine Barzin gaat daar verder op in en vraagt zich af hoe aantrekkelijk de opdracht was voor grote buitenlandse groepen. Zij vraagt of het bedrag van de opdracht hoog genoeg was om de belangstelling van gespecialiseerde bedrijven te wekken, rekening houdend met de looptijd, de complexiteit en de risico's van het project. Het parlementslid wil ook graag een duidelijker zicht krijgen op de factoren die het verschil tussen de oorspronkelijke ramingen en de bedragen van de ingediende offertes verklaren. Beliris verwees naar een aantal knelpunten die daarbij een rol hebben gespeeld, zoals de beperkingen van het stedelijke landschap, de vrijwaring van het erfgoed en de aanpassingen die door de gemeenten werden gevraagd. Zij vraagt of de meerkosten voornamelijk daaraan toe te schrijven zijn.

De heer Steven Van den Heede antwoordt dat het bedrag van de opdracht op zich voldoende hoog was om de belangstelling van grote buitenlandse bedrijven in de sector te wekken. Volgens hem was niet wat het contract financieel kon opbrengen het probleem, maar wel het evenwicht tussen de geboden mogelijkheden en de te dragen risico's. Hij wijst erop dat grote bedrijven die gespecialiseerd zijn in ondergrondse werken, vandaag benaderd worden voor talrijke projecten over de hele wereld en dus kunnen kiezen uit een groot aantal opdrachten. Wanneer zij verschillende projecten met elkaar vergelijken, houden ze niet alleen rekening met het bedrag van het contract, maar ook met de technische complexiteit, het risiconiveau en de contractuele bepalingen.

De heer David Fernandez-Sampedro benadrukt dat bij de analyse van een project van deze omvang niet enkel gekeken moet worden naar de kosten van de werken. De uiteindelijke kostprijs vloeit ook voort uit de risicobeoordeling. Hoe groter de onzekerheden zijn en hoe meer de verantwoordelijkheid voor het beheer ervan bij de aannemer

provisions dans son offre. L'écart entre les estimations initiales et les offres remises s'explique essentiellement par cette appréciation différente du niveau de risque.

M. Steven Van den Heede ajoute que les possibilités de proposer des variantes étaient très limitées. Les documents de marché encadraient strictement les solutions admissibles et laissaient peu de place à des approches alternatives.

M. Stijn Bex indique que les explications fournies par les représentants du groupement lui permettent de mieux comprendre les raisons de l'écart important entre les estimations initiales et les offres remises. Il relève toutefois le contraste entre les critiques particulièrement sévères formulées à l'égard du marché et la décision du groupement de remettre malgré tout une offre. Il demande dès lors ce qui a motivé ce choix. Le député souhaite également savoir si, dans l'hypothèse où le marché leur serait attribué dans les conditions actuelles, les entreprises seraient toujours disposées à réaliser le projet. Enfin, il s'interroge sur les enseignements à tirer pour l'avenir, notamment en matière de passation des marchés publics et de préparation des grands projets d'infrastructure.

M. Steven Van den Heede considère que l'une des principales leçons à tirer de cette expérience réside dans la nécessité d'associer davantage les entreprises spécialisées aux phases préparatoires des projets. Selon lui, les concepteurs et les maîtres d'ouvrage gagneraient à confronter plus tôt leurs hypothèses aux réalités de l'exécution afin d'identifier les difficultés techniques et les conséquences budgétaires des choix retenus.

Il évoque également la brièveté des délais, à savoir sept mois, pour étudier le dossier et remettre une offre.

M. David Fernandez-Sampedro développe cette réflexion. Il estime que les pouvoirs publics devraient davantage consulter le marché avant de finaliser des projets particulièrement complexes. Selon lui, les entreprises spécialisées, les fournisseurs d'équipements et les experts des techniques envisagées disposent d'une expérience précieuse qui pourrait contribuer à améliorer la conception des projets et à réduire les incertitudes avant le lancement des appels d'offres.

L'intervenant souligne que le secteur des grands travaux souterrains fait aujourd'hui face à une forte concurrence internationale. Les spécialistes de la congélation des sols, des tunneliers ou des techniques d'excavation complexes interviennent sur des projets dans le monde entier et leurs capacités sont limitées. Il estime dès lors qu'un projet doit être suffisamment attractif pour attirer ces acteurs. Cette attractivité dépend non seulement du montant du marché

ligé, hoe meer die geneigd zal zijn om risicoprovisies in zijn offerte te verrekenen. Het verschil tussen de oorspronkelijke ramingen en de ingediende offertes valt hoofdzakelijk te verklaren door die verschillende beoordeling van het risiconiveau.

De heer Steven Van den Heede voegt daaraan toe dat de mogelijkheden om andere scenario's voor te stellen zeer beperkt waren. De opdrachtdocumenten bakenden de toelaatbare oplossingen strikt af en lieten weinig ruimte voor alternatieve benaderingen.

De heer Stijn Bex geeft aan dat hij dankzij de uitleg van de vertegenwoordigers van het consortium beter begrijpt hoe het komt dat er zo'n groot verschil is tussen de oorspronkelijke ramingen en de ingediende offertes. Hij wijst er echter op dat de bijzonder scherpe kritiek van het consortium op de opdracht in schril contrast staat tot de beslissing om toch een offerte in te dienen. Daarom vraagt hij op basis waarvan het consortium die keuze heeft gemaakt. Het parlements lid wil ook graag weten of de aannemers, gesteld dat de opdracht onder de huidige voorwaarden aan hen zou worden gegund, nog steeds bereid zouden zijn om het project uit te voeren. Tot slot vraagt hij zich af welke lessen voor de toekomst moeten worden getrokken, met name op het vlak van de plaatsing van overheidsopdrachten en de voorbereiding van grote infrastructuurprojecten.

De heer Steven Van den Heede is van oordeel dat een van de belangrijkste lessen uit deze ervaring is dat het nodig is om gespecialiseerde bedrijven nauwer te betrekken bij de voorbereidende fasen van projecten. Volgens hem zouden ontwerpers en bouwheren er baat bij hebben hun aannames eerder af te toetsen aan de werkelijke uitvoeringsomstandigheden, zodat ze kunnen bepalen wat de technische knelpunten zijn en ze de budgettaire gevolgen van de gemaakte keuzes kunnen inschatten.

Hij benadrukt ook dat zeven maanden een korte termijn is om het dossier te bestuderen en een offerte in te dienen.

De heer David Fernandez-Sampedro gaat daar verder op in. Hij vindt dat de overheid een ruimere marktraadpleging zou moeten doen alvorens bijzonder complexe projecten klaar te stomen. Volgens hem kunnen gespecialiseerde aannemers, leveranciers van uitrustingen en experts in de beoogde technieken dankzij hun waardevolle ervaring helpen om het projectontwerp te verbeteren en een deel van de onzekerheden weg te nemen, voordat de aanbestedingsprocedure wordt opgestart.

De spreker benadrukt dat de internationale concurrentie groot is in de sector van grootschalige ondergrondse infrastructuurwerken. Specialist in grondbevriezing, tunnelboormachines en complexe uitgravingstechnieken zijn wereldwijd actief en hun capaciteit is beperkt. Een project moet dus voldoende aantrekkelijk zijn om die spelers te kunnen lokken. Die aantrekkelijkheid hangt niet alleen af van de omvang van de opdracht, maar ook van

mais également de la répartition des risques, de la qualité des études préparatoires et de la clarté des conditions contractuelles.

L'approche consistant à transférer l'essentiel des risques à l'entrepreneur n'est pas nécessairement la plus efficace. Elle peut réduire la concurrence, entraîner une augmentation des prix et conduire les entreprises à intégrer d'importantes marges de sécurité dans leurs offres. Il plaide dès lors pour des mécanismes davantage fondés sur la collaboration et le partage des risques.

Les marges du secteur de la construction demeurent relativement faibles. Contrairement à certaines idées reçues, les entreprises ne disposent pas d'une capacité illimitée à absorber les dépassements de coûts. Une mauvaise appréciation des risques peut entraîner des pertes importantes, voire menacer la viabilité financière de l'entreprise concernée.

Revenant sur les pratiques observées à l'étranger, **M. Steven Van den Heede** souligne que plusieurs pays mettent en place des procédures destinées à faciliter la participation d'entreprises internationales. Il cite notamment la mise à disposition de la documentation technique en anglais ainsi qu'une standardisation accrue des documents contractuels. Selon lui, ces éléments peuvent contribuer à renforcer la concurrence et à attirer davantage de candidats.

Mme Joëlle Maison relève que les témoignages entendus par la commission confirment plusieurs constats formulés par la Cour des comptes concernant l'évaluation des risques, la préparation du projet et l'ampleur des écarts observés entre les estimations initiales et les coûts réels. Elle observe également que les modèles plus collaboratifs évoqués par les intervenants rejoignent certaines pistes d'amélioration déjà évoquées au cours des auditions.

M. Oliver Rittweger de Moor affirme avoir entendu plus de critiques à l'égard d'Arcadis plutôt qu'à l'encontre de Beliris. Il souhaite notamment savoir si l'offre du groupement portait uniquement sur les tunnels et le gros œuvre des stations ou si elle comprenait également d'autres composantes du projet. Il revient également sur la décision du consortium de maintenir son offre malgré les nombreuses réserves exprimées à l'égard du marché. Enfin, il s'interroge sur l'évolution éventuelle des conditions contractuelles depuis le dépôt de l'offre ainsi que sur certaines solutions techniques alternatives proposées par Denys dans le cadre du dossier du palais du Midi.

M. Steven Van den Heede précise que les conditions essentielles du marché n'ont pas été modifiées depuis le dépôt de l'offre. Les délais, les responsabilités contractuelles et les principaux mécanismes de répartition des risques sont demeurés inchangés. Il rappelle toutefois que l'offre remise par le groupement n'est plus valable

de la manière waarop de risico's verdeeld zijn, de kwaliteit van de voorbereidende studies en de duidelijkheid van de contractuele voorwaarden.

De meeste risico's doorschuiven naar de aannemer is volgens hem niet noodzakelijk de meest efficiënte aanpak. Daardoor dreigt er minder concurrentie te zijn, kunnen de prijzen oplopen en zijn aannemers mogelijk geneigd om grote buffers in te bouwen in hun offerte. Hij pleit er dan ook voor om een systeem te hanteren dat meer gebaseerd is op samenwerking en een verdeling van de risico's.

De marges in de bouwsector blijven relatief klein. In tegenstelling tot wat soms wordt gedacht, beschikken aannemers niet over een onbeperkte capaciteit om kostenoverschrijdingen op te vangen. Een foutieve inschatting van de risico's kan een aannemer veel geld kosten en zelfs zijn financiële voortbestaan in het gedrang brengen.

De heer Steven Van den Heede gaat vervolgens in op de manier waarop men in het buitenland te werk gaat. Hij wijst erop dat verschillende landen procedures hanteren die het voor buitenlandse aannemers gemakkelijker maken om in te tekenen op een opdracht. Zo wordt bijvoorbeeld de technische documentatie beschikbaar gesteld in het Engels en worden de contractdocumenten meer gestandaardiseerd. Volgens hem kan dat helpen om te zorgen voor meer concurrentie en een groter aantal kandidaten aan te trekken.

Mevrouw Joëlle Maison stelt vast dat tijdens de getuigenissen die de commissie heeft gehoord, verschillende bevindingen van het Rekenhof met betrekking tot de risicobeoordeling, de voorbereiding van het project en de grote verschillen tussen de oorspronkelijke ramingen en de uiteindelijke kosten zijn bevestigd. Zij merkt ook op dat de meer op samenwerking gebaseerde modellen waarnaar de sprekers hebben verwezen, aansluiten bij een aantal mogelijke verbeteringen die tijdens eerdere hoorzittingen reeds werden aangehaald.

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt dat hij meer kritiek heeft gehoord op Arcadis dan op Beliris. Hij wil graag weten of de offerte van het consortium enkel betrekking had op de tunnels en de ruwbouw van de stations, of ook op andere onderdelen van het project. Vervolgens gaat hij in op de beslissing van het consortium om vast te houden aan zijn offerte ondanks de vele bedenkingen die het over de opdracht had geuit. Ten slotte vraagt hij zich af of de contractuele voorwaarden sinds de indiening van de offerte zijn gewijzigd en stelt hij een vraag over bepaalde alternatieve technische oplossingen die Denys had voorgesteld voor de ondertunneling van het Zuidpaleis.

De heer Steven Van den Heede stelt dat de kernvoorwaarden van de opdracht sinds de indiening van de offerte niet zijn veranderd. De termijnen, de contractuele verantwoordelijkheden en de belangrijkste afspraken in verband met de verdeling van de risico's zijn ongewijzigd gebleven. Hij wijst er evenwel op dat de offerte die het

aujourd'hui, sa période de validité étant expirée. Dans l'hypothèse d'un nouveau marché, une nouvelle analyse devrait être réalisée sur la base des conditions alors proposées.

L'intervenant indique également que l'offre concernait le périmètre défini dans les documents de marché, à savoir principalement les tunnels et le gros œuvre des stations concernées par le tronçon nord.

Mme Clémentine Barzin revient enfin sur la question des compétences disponibles pour ce type de chantier et s'interroge sur l'existence d'une pénurie de spécialistes.

M. Steven Van den Heede confirme que les compétences requises pour les grands travaux souterrains sont aujourd'hui fortement sollicitées à l'échelle internationale. Les nombreux investissements réalisés dans les infrastructures de transport mobilisent une part importante des ressources disponibles, qu'il s'agisse des ingénieurs spécialisés, des experts géotechniques ou des opérateurs de tunneliers. Cette situation accroît la concurrence entre les projets et renforce l'importance d'une préparation rigoureuse ainsi que de conditions contractuelles attractives pour attirer les entreprises les plus qualifiées.

2.14. Exposé de Pieter Schepers, responsable des offres de Besix Group SA

M. Pieter Schepers présente le consortium constitué de BESIX, Jan De Nul et Ghella, en soulignant l'expérience des trois entreprises dans la réalisation de grands projets d'infrastructure, tant en Belgique qu'à l'étranger. Il rappelle notamment leur participation à plusieurs chantiers bruxellois d'envergure ainsi que l'expérience internationale de leurs filiales dans le domaine du creusement de tunnels et de la construction d'infrastructures ferroviaires et métropolitaines.

L'orateur précise d'emblée que la procédure de marché est, à sa connaissance, toujours en cours. Cette situation limite les informations que le consortium peut communiquer concernant le contenu détaillé de son offre. Il indique néanmoins que les entreprises se fondent exclusivement sur les documents contractuels transmis par Beliris et qu'elles ne disposent pas d'autres informations que celles mises à disposition dans le cadre du marché.

Il rappelle que la procédure retenue était une procédure négociée avec mise en concurrence préalable. Cinq consortiums avaient été présélectionnés mais seuls deux ont finalement remis une offre. Le consortium a reçu les documents du marché en octobre 2022 et a remis son offre en avril 2023, après environ six mois de préparation.

Il souligne l'ampleur des moyens mobilisés pour cette étude. Le consortium a constitué une équipe intégrée

consortium heeft ingediend, vandaag niet meer geldig is, aangezien de geldigheidsduur ervan is verstreken. Indien een nieuwe opdracht zou worden uitgeschreven, zou een nieuwe analyse moeten worden gemaakt op basis van de voorwaarden die eraan verbonden zijn.

De spreker verduidelijkt voorts dat de offerte betrekking had op de onderdelen die in de opdrachtdocumenten waren afgebakend, dus vooral de tunnels en de ruwbouw van de stations op het noordelijke traject.

Mevrouw Clémentine Barzin formuleert tot slot een bedenking over de beschikbare knowhow voor dit soort bouwwerken. Zij vraagt of er een tekort is aan specialisten.

De heer Steven Van den Heede bevestigt dat er vandaag op de internationale markt veel vraag is naar de knowhow die vereist is voor grote ondergrondse infrastructuurwerken. De vele investeringen in vervoersinfrastructuur nemen een groot deel van de beschikbare capaciteit in beslag, gaande van gespecialiseerde ingenieurs en geotechnische experts tot bedieners van tunnelboormachines. Dat leidt tot meer concurrentie tussen de projecten en onderstreept het belang van een grondige voorbereiding en aantrekkelijke contractuele voorwaarden om de meest geschikte aannemers aan te trekken.

2.14. Uiteenzetting van de heer Pieter Schepers van Besix Group nv

De heer Pieter Schepers stelt het consortium voor, dat bestaat uit Besix, Jan De Nul en Ghella, die alle drie veel ervaring hebben met de uitvoering van grote infrastructuurprojecten, zowel in België als in het buitenland. Zij hebben onder meer hun medewerking verleend aan verschillende grootschalige bouwprojecten in Brussel en hun dochterondernemingen hebben internationale ervaring met het graven van tunnels en de aanleg van grootstedelijke spoorweginfrastructuur.

De spreker verduidelijkt meteen dat de aanbestedingsprocedure naar zijn weten nog steeds loopt. Om die reden kan het consortium niet veel meedelen over de precieze inhoud van zijn offerte. Wel kan hij zeggen dat de aannemers zich uitsluitend hebben gebaseerd op de contractdocumenten die Beliris ter beschikking heeft gesteld. Zij hebben geen andere informatie dan die welke hen in het kader van de opdracht werd bezorgd.

Hij wijst erop dat er werd gekozen voor een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging. Vijf consortia werden vooraf geselecteerd, maar slechts twee daarvan hebben uiteindelijk een offerte ingediend. Het consortium ontving de opdrachtdocumenten in oktober 2022 en diende in april 2023 een offerte in. De voorbereiding daarvan nam een zestal maanden in beslag.

De spreker benadrukt dat heel wat middelen werden ingezet om alles vooraf te bestuderen. Het consortium

regroupant des collaborateurs des trois entreprises et installé une cellule de projet dédiée à Bruxelles. Au total, quarante-sept personnes ont travaillé à temps plein pendant six mois sur la préparation de l'offre, parmi lesquelles des ingénieurs, des spécialistes en planification, des estimateurs de coûts, des juristes et des experts en assurance. Plusieurs bureaux d'études spécialisés ont également été associés aux travaux préparatoires, notamment pour les aspects géotechniques, les tunnels, les structures et les techniques de congélation des sols.

L'intervenant explique que le consortium n'a pas seulement analysé les documents de marché mais a également procédé à ses propres études d'exécution. Des calculs complémentaires ont notamment été réalisés concernant les structures temporaires, les soutènements, les déformations du terrain, les parois moulées et les différentes phases de construction des stations.

Abordant les principaux enseignements de cette analyse, il identifie quatre éléments majeurs ayant eu un impact déterminant sur le coût et le calendrier du projet: la complexité technique des zones nécessitant la congélation des sols, les conséquences de cette technique sur le phasage du chantier, l'hétérogénéité du sous-sol bruxellois et les responsabilités contractuelles imposées à l'entrepreneur.

Selon l'orateur, la complexité du projet réside moins dans chacune des techniques prises isolément que dans leur combinaison et leur enchaînement. Les stations concernées doivent être réalisées sous des bâtiments existants et en présence d'importantes nappes phréatiques, ce qui empêche le recours à certaines méthodes de construction plus classiques.

Il décrit la succession des opérations nécessaires: mise en place de systèmes destinés à compenser d'éventuels tassements du terrain, réalisation de microtunnels destinés à former une structure porteuse temporaire, création de volumes gelés afin d'assurer l'étanchéité du terrain, exécution de colonnes de *jet grouting*, creusement manuel de galeries et de puits profonds, construction progressive de la structure des stations puis excavation complète avant la réalisation des ouvrages définitifs.

Selon les calculs du consortium, cette succession d'opérations nécessite plusieurs années pour chacune des stations concernées. Les zones gelées devraient être maintenues pendant près de quatre ans, avec un suivi permanent des déformations du terrain et des interventions régulières pour limiter les tassements. L'ensemble du phasage conduirait, selon lui, à une durée globale de

stelde een geïntegreerd team samen met medewerkers van de drie aannemers en richtte in Brussel een aparte projectcel op. In totaal werkten gedurende zes maanden 47 personen voltijds aan de voorbereiding van de offerte, onder wie ingenieurs, planningsspecialisten, calculators, juristen en verzekeringsexperts. Daarnaast werd tijdens de voorbereidende werkzaamheden een beroep gedaan op verschillende gespecialiseerde studie-bureaus voor zaken die te maken hadden met geotechnische aspecten, de tunnelbouw, de structuren en de grondbevriezingstechnieken.

Hij licht toe dat het consortium niet enkel de opdracht-documenten heeft geanalyseerd, maar ook zelf een aantal uitvoeringsstudies heeft verricht. Zo werden onder meer bijkomende berekeningen gemaakt met betrekking tot de tijdelijke structuren, de stuttingsen, de grondvervormingen, de diepwanden en de verschillende bouwfasen van de stations.

Vervolgens overloopt hij de belangrijkste bevindingen die uit die analyse naar voren zijn gekomen. Hij stelt dat vier elementen een doorslaggevende invloed hebben gehad op de kostprijs en planning van het project: de technische complexiteit van de zones waar de grondbevriezingstechniek moest worden toegepast, de gevolgen van die techniek voor de fasering van de werken, de heterogene samenstelling van de Brusselse ondergrond en de contractuele verantwoordelijkheden die bij de aannemer werden gelegd.

Volgens de spreker schuilt de complexiteit van het project niet zozeer in de afzonderlijke technieken, maar eerder in de combinatie en opeenvolging ervan. De stations moeten immers worden gebouwd onder bestaande gebouwen, met uitgestrekte grondwaterlagen in de bodem, waardoor bepaalde meer klassieke bouwmethoden niet mogelijk zijn.

Hij omschrijft de werken die achtereenvolgens moeten worden uitgevoerd: eerst moet een systeem worden aangebracht om eventuele zettingen te compenseren, dan moeten microtunnels worden geboord die als tijdelijke draagstructuur fungeren, vervolgens moeten er bevroren volumes worden gecreëerd om de bodem waterdicht te maken, daarna worden de *jetgrouting-kolommen* vervaardigd, worden manueel galerijen en diepe schachten uitgegraven en krijgt de structuur van de stations geleidelijk vorm. Nadien volgt de volledige uitgraving alvorens van start te gaan met de bouw van de uiteindelijke kunstwerken.

Volgens de berekeningen van het consortium zouden die opeenvolgende werken voor elk van de stations meerdere jaren in beslag nemen. De bevroren zones zouden gedurende bijna vier jaar in stand moeten worden gehouden. Daarbij is het nodig om voortdurend in de gaten te houden of er grondvervormingen optreden en regelmatige ingrepen uit te voeren om de zettingen te beperken. Rekening houdend met de volledige fasering

réalisation proche de dix ans, alors que les documents du marché prévoyaient une durée de six ans.

Il estime dès lors que le calendrier imposé par le cahier des charges était excessivement ambitieux. Il explique que la réalisation simultanée de plusieurs stations nécessitant les mêmes techniques spécialisées suppose la mobilisation parallèle d'équipements rares et d'entreprises hautement spécialisées. Selon lui, cette contrainte a une incidence directe sur les coûts du projet.

L'orateur attire également l'attention de la commission sur certaines caractéristiques du sous-sol bruxellois. Il relève notamment la présence de couches géologiques hétérogènes et de zones où les écoulements souterrains peuvent être plus importants. Ces conditions sont susceptibles d'influencer directement l'efficacité des techniques de congélation et doivent donc être prises en compte dans la conception et l'exécution des travaux.

Abordant ensuite les aspects contractuels, il souligne que le marché transférait une part importante des responsabilités à l'entrepreneur. Celui-ci devait notamment assumer des obligations étendues en matière de conception et d'études d'exécution. Plusieurs postes étaient prévus sous forme de montants globaux, ce qui augmentait selon lui les risques liés aux aléas du chantier. Il estime également que certaines dispositions relatives aux circonstances imprévues étaient défavorables à l'entrepreneur.

Il relève par ailleurs que la rémunération prévue pour la participation à la procédure ne couvrait qu'une faible partie des coûts réellement engagés pour préparer l'offre. Il estime également que les mécanismes de révision des prix, les modalités de paiement et certaines dispositions relatives aux frais généraux et aux bénéfices ne reflétaient pas adéquatement la réalité économique du projet.

En conclusion de sa présentation, les représentants du consortium considèrent que les principaux facteurs expliquant le niveau élevé de leur offre résident dans la complexité des techniques prévues, la durée réelle d'exécution qu'ils estiment à dix ans plutôt qu'à six, les contraintes logistiques liées à un chantier urbain de grande ampleur et les risques contractuels transférés aux entreprises. Il souligne toutefois qu'à ses yeux le projet demeure techniquement réalisable.

Il indique avoir remis leur offre dans la perspective d'une phase de négociation approfondie avec le maître d'ouvrage. Selon eux, cette phase aurait dû permettre de discuter des choix techniques, du calendrier, de la répartition des risques et des modalités contractuelles afin d'aboutir à une solution plus équilibrée et économiquement

van de werken zou de totale uitvoeringstermijn volgens hem oplopen tot ongeveer tien jaar, terwijl in de opdracht-documenten werd uitgegaan van een termijn van zes jaar.

De planning die in het bestek was opgelegd, was volgens hem bijzonder ambitieus. Om meerdere stations gelijktijdig te kunnen bouwen met behulp van dezelfde gespecialiseerde technieken zouden op hetzelfde moment zeldzame uitrustingen moeten worden ingezet en zou een beroep moeten worden gedaan op uiterst gespecialiseerde aannemers. Dat heeft dan weer een rechtstreekse invloed op de kostprijs van het project.

De spreker vestigt de aandacht van de commissie vervolgens op een aantal kenmerken van de Brusselse ondergrond. Hij verwijst onder meer naar de aanwezigheid van heterogene geologische lagen en zones met mogelijk hogere stroomsnelheden van het grondwater. Die omstandigheden kunnen een impact hebben op de efficiëntie van de bevrozingstechniek en verdienen dus bijzondere aandacht bij het ontwerp en de uitvoering van de werken.

Vervolgens heeft hij het over de contractuele aspecten. Hij wijst erop dat in de opdracht een groot deel van de verantwoordelijkheden bij de aannemer werd gelegd. Die moest onder meer uitgebreide verplichtingen op zich nemen op het vlak van ontwerp en uitvoeringsstudies. Voor verschillende posten waren bovendien vaste totaalbedragen opgenomen, waardoor een groter risico gedragen zou moeten worden bij onvoorspelbare wendingen van de bouwwerken. Hij meent ook dat sommige bepalingen met betrekking tot onvoorziene omstandigheden nadelig waren voor de aannemer.

Hij merkt vervolgens op dat de vergoeding voor de deelname aan de procedure slechts een klein deel van de werkelijke kosten dekte die moesten worden gemaakt om de offerte voor te bereiden. Hij is ook van mening dat de prijssherzieningsregeling, de betalingsvoorwaarden en een aantal bepalingen in verband met de algemene kosten en winsten niet naar behoren waren afgestemd op de economische realiteit van het project.

Ter afronding van zijn uiteenzetting zegt hij dat volgens de vertegenwoordigers van het consortium het hoge bedrag van hun offerte voornamelijk toe te schrijven was aan de complexiteit van de vooropgestelde technieken, het feit dat ze de werkelijke uitvoeringstermijn op tien in plaats van op zes jaar hadden geschat, de logistieke beperkingen die gepaard gingen met dit omvangrijke stedelijke bouwproject en de contractuele risico's die de aannemers op zich moesten nemen. Hij blijft er echter bij dat het project technisch uitvoerbaar is.

Het consortium ging er bij de indiening van zijn offerte van uit dat er een fase zou volgen waarin het nog uitvoerig zou kunnen onderhandelen met de bouwheer. Die fase zou de gelegenheid hebben geboden om de technische keuzes, de planning, de verdeling van de risico's en de contractuele voorwaarden te bespreken teneinde tot een

plus efficiente. Ils regrettent que ce dialogue n'ait pas réellement eu lieu après le dépôt de l'offre.

Les représentants du consortium formulent enfin plusieurs pistes d'amélioration. Ils plaident notamment pour une concertation plus poussée durant les procédures de marché, le recours à des formes contractuelles davantage collaboratives, une réduction des volumes souterrains lorsque cela est possible, une augmentation des espaces disponibles pour l'organisation des chantiers ainsi qu'une meilleure répartition des risques entre les parties.

2.15. Échange de vues

M. Oliver Rittweger de Moor indique d'emblée que son groupe nourrit de longue date des réserves quant à l'attitude du consortium dans le cadre de ce projet, compte tenu notamment des surcouts demandés dans le cadre des travaux sur le tronçon sud. Revenant sur les montants évoqués publiquement dans le cadre du dossier, il souhaite connaître le périmètre exact couvert par l'offre remise par le consortium. Il demande notamment si celle-ci portait uniquement sur les tunnels et les stations ou si elle comprenait également d'autres composantes du projet, telles que les équipements techniques, les installations ferroviaires ou le dépôt de Haren.

Le député s'interroge également sur l'écart entre la durée prévue dans les documents du marché et celle estimée par le consortium. Alors que le cahier des charges prévoyait une réalisation en six ans, les représentants du consortium estiment qu'une durée de dix ans est nécessaire. Il souhaite savoir si cette durée de dix ans a effectivement servi de base à l'offre déposée et demande si le consortium maintient encore aujourd'hui son offre malgré les contraintes contractuelles dénoncées au cours de l'exposé.

Ensuite, il demande ce qu'il en est de la confidentialité des informations que le consortium peut livrer aux membres de la commission.

Enfin, il revient sur les critiques formulées précédemment par d'autres acteurs du secteur concernant les études géotechniques disponibles, l'ampleur des risques transférés aux entreprises et les modifications apportées au projet au fil du temps. Il demande si le consortium partage ces analyses.

M. Mark Beyst, directeur général Belgique-Luxembourg de Besix Group SA, confirme que l'offre du consortium a été établie sur la base des documents contractuels mis à disposition par le pouvoir adjudicateur. Il précise que les calculs réalisés par les entreprises ont conduit à retenir une durée d'exécution de dix ans. Cette estimation résulte directement de l'analyse détaillée des méthodes constructives prévues, en particulier des

evenwichtigere en kostenefficiëntere oplossing te komen. Ze vinden het jammer dat die dialoog na het indienen van de offerte niet echt heeft plaatsgevonden.

De vertegenwoordigers van het consortium doen tot slot een aantal suggesties voor verbetering. Zo pleiten ze ervoor om meer doorgedreven overleg te plegen tijdens aanbestedingsprocedures, overeenkomsten te sluiten die meer op samenwerking zijn gericht, de ondergrondse volumes waar mogelijk te beperken, meer ruimte ter beschikking te stellen voor de inrichting van de bouwplaats en de risico's beter te verdelen tussen de partijen.

2.15. Gedachtewisseling

De heer Oliver Rittweger de Moor geeft om te beginnen aan dat zijn fractie al geruime tijd bedenkingen heeft bij de houding van het consortium in dit project, gezien de extra kosten die voor de werken op het zuidelijke traject zijn aangerekend. Hij noemt enkele bedragen die in het kader van dit dossier openbaar zijn gemaakt en zou graag willen weten waar de offerte van het consortium precies betrekking op had. Hij vraagt of die offerte enkel betrekking had op de tunnels en de stations, of ook op andere onderdelen van het project, zoals de technische uitrustingen, de spoorweginstallaties en de stelplaats in Haren.

Het parlementslid stelt tevens een vraag over het verschil tussen de uitvoeringstermijn die bepaald was in de opdrachtdocumenten en de door het consortium geraamde termijn. In het bestek was bepaald dat de werken in zes jaar moesten worden uitgevoerd, maar de vertegenwoordigers van het consortium meenden dat daar tien jaar voor nodig zou zijn. Hij wil weten of de ingediende offerte gebaseerd was op een uitvoeringstermijn van tien jaar en hij vraagt of het consortium nog steeds achter zijn offerte staat, ondanks de contractuele verplichtingen die in de uiteenzetting werden bekritiseerd.

Vervolgens vraagt hij in hoeverre het consortium vertrouwelijke informatie mag bezorgen aan de commissieleden.

Tot slot gaat hij in op de kritiek die andere spelers uit de sector eerder hebben geuit met betrekking tot de beschikbare geotechnische studies, de omvang van de risico's die werden afgewenteld op de aannemers en de wijzigingen die mettertijd aan het project werden aangebracht. Hij vraagt of het consortium die analyses deelt.

De heer Mark Beyst, algemeen directeur bij Besix Group nv voor België-Luxembourg, bevestigt dat de offerte van het consortium is opgesteld op basis van de contractdocumenten die de aanbestedende overheid ter beschikking had gesteld. Hij geeft aan dat de berekeningen van de aannemers uiteindelijk wezen in de richting van een uitvoeringstermijn van tien jaar. Die inschatting was rechtstreeks gebaseerd op een gedetailleerde analyse

stations nécessitant le recours à la congélation des sols.

L'intervenant rappelle que la procédure choisie était une procédure négociée. Selon lui, une offre remise dans ce cadre constitue le point de départ d'un dialogue avec le maître d'ouvrage et non l'aboutissement du processus. Les entreprises ont dès lors investi des moyens importants dans l'espoir qu'une phase de concertation permette ensuite d'examiner les risques identifiés, de compléter certaines données et d'optimiser le projet tant sur le plan technique que financier.

M. Jo Roelants, responsable de la division civile de Jan De Nul SA, souligne que le consortium a consacré des ressources considérables à l'étude du dossier. Plus de quarante collaborateurs ont travaillé durant plusieurs mois sur la préparation de l'offre. Dans ce contexte, les entreprises demeurent tenues à une obligation de confidentialité tant que la procédure n'est pas clôturée et ne peuvent donc pas détailler publiquement le contenu financier de leur proposition.

Mme Clémentine Barzin s'intéresse ensuite aux principales causes des surcoûts identifiés par le consortium. Elle demande quelle part de l'augmentation des coûts résulte de la complexité technique du projet et quelle part peut être attribuée à des contraintes apparues progressivement au cours du développement du dossier, telles que les demandes des communes, les exigences environnementales, la protection des arbres ou d'autres adaptations imposées en cours de route.

La députée souhaite également connaître l'évaluation portée par les représentants du consortium sur les études préalables réalisées dans le cadre du projet. Elle les interroge sur les éventuelles lacunes identifiées dans les données géotechniques disponibles et sur la manière dont celles-ci ont influencé leur analyse des risques. Enfin, elle revient sur la question des compétences nécessaires à la réalisation d'un tel projet et demande si celles-ci sont disponibles en Belgique ou si elles doivent être recherchées principalement à l'étranger.

M. Mark Beyst répond que les entreprises du consortium disposent elles-mêmes d'une part importante des compétences requises. Il rappelle que BESIX, Jan De Nul et leurs filiales spécialisées réalisent régulièrement des travaux de fondation, des ouvrages souterrains et des infrastructures complexes. Certaines techniques particulièrement spécifiques, telles que la congélation des sols, nécessitent toutefois le recours à des entreprises hautement spécialisées dont le nombre est limité à l'échelle européenne.

L'intervenant souligne que la disponibilité de ces spécialistes constitue aujourd'hui l'un des enjeux majeurs du secteur. Les capacités sont limitées et plusieurs grands

van de vooropgestelde bouwmethodes, vooral die voor de stations waarvoor de grondbevriezingstechniek moest worden toegepast.

De spreker wijst erop dat er voor een onderhandelingsprocedure was gekozen. Volgens hem vormt een offerte die op basis van een dergelijke procedure wordt ingediend, het startpunt voor een dialoog met de bouwheer en niet het eindpunt van de procedure. De aannemers hebben daar dan ook heel veel in geïnvesteerd in de hoop dat een daaropvolgende overlegfase de kans zou bieden om de vastgestelde risico's te bespreken, bepaalde gegevens aan te vullen en het project zowel op technisch als financieel vlak te optimaliseren.

De heer Jo Roelants, verantwoordelijke van de afdeling Burgerlijke Bouwkunde bij Jan De Nul nv, benadrukt dat het consortium aanzienlijke middelen heeft ingezet om het dossier te bestuderen. Meer dan veertig medewerkers zijn maandenlang in de weer geweest om de offerte voor te bereiden. De aannemers blijven gebonden aan een vertrouwelijkheidsplicht, zolang de procedure niet is afgerond. Zij mogen de financiële inhoud van hun voorstel dus niet openbaar maken.

Mevrouw Clémentine Barzin wil vervolgens graag weten waaraan de door het consortium aangehaalde extra kosten voornamelijk toe te schrijven waren. Zij vraagt in welke mate de kostenstijging te wijten is aan de technische complexiteit van het project en in welke mate zij kan worden toegeschreven aan verplichtingen die er zijn bijgekomen naarmate het dossier vorderde, zoals de verzoeken van de gemeenten, milieueisen, de bescherming van enkele bomen en andere aanpassingen die gaandeweg werden opgelegd.

Het parlamentslid wil ook weten hoe de vertegenwoordigers van het consortium de voorstudies beoordelen die in het kader van het project zijn uitgevoerd. De spreekster vraagt of de beschikbare geotechnische gegevens volgens hen leemten vertoonden en hoe dat hun risicoanalyse heeft beïnvloed. Tot slot staat zij stil bij de knowhow die nodig is om dit soort projecten uit te voeren. Is die in België wel beschikbaar of moet men die voornamelijk in het buitenland gaan zoeken?

De heer Mark Beyst antwoordt dat de aannemers van het consortium zelf een groot deel van de benodigde knowhow in huis hebben. Hij wijst erop dat Besix, Jan De Nul en hun gespecialiseerde dochterondernemingen regelmatig funderingswerken, ondergrondse bouwwerken en complexe infrastructuurprojecten uitvoeren. Voor sommige uiterst specifieke technieken, zoals grondbevriezing, dient echter een beroep te worden gedaan op zeer gespecialiseerde bedrijven, waarvan er in Europa maar enkele zijn.

De spreker benadrukt dat de beschikbaarheid van die specialisten momenteel een van de grootste uitdagingen voor de sector vormt. De capaciteit is beperkt en voor

projets internationaux sollicitent simultanément les mêmes acteurs. Cette situation influence tant les délais que les coûts.

Concernant les études du sous-sol, il estime qu'il serait excessif d'affirmer qu'elles étaient insuffisantes dans leur ensemble. Selon lui, certaines zones du tracé étaient correctement documentées. Toutefois, l'analyse menée par les experts du consortium a mis en évidence plusieurs secteurs où des investigations complémentaires auraient permis d'affiner les choix techniques et de réduire les incertitudes.

M. Jo Roelants développe cette idée en rappelant que l'objectif d'une procédure négociée est précisément de permettre aux entreprises d'apporter leur expertise et d'identifier les informations qui mériteraient d'être approfondies. Il considère que la quantité d'investigations réalisées ne constitue pas le principal problème. Certaines données étaient disponibles, mais leur interprétation par les spécialistes du consortium a fait apparaître la nécessité de compléter certains éléments dans des zones géologiquement plus sensibles.

L'orateur cite notamment les secteurs où la présence de couches graveleuses et de circulations d'eau souterraine importantes pouvait influencer directement le choix de la technique de congélation à mettre en œuvre. Selon lui, des essais complémentaires auraient permis d'affiner les hypothèses retenues et d'optimiser la conception du projet.

Il regrette dès lors que la phase de négociation n'ait pas permis d'approfondir ces questions. Ils indiquent avoir présenté leurs analyses et leurs préoccupations lors d'une réunion avec Beliris après le dépôt de l'offre, mais expliquent qu'aucune phase de refinement technique ou de révision de l'offre n'a ensuite été engagée. Ils espéraient pourtant pouvoir mettre à profit l'expertise de leurs équipes et de leurs partenaires spécialisés afin d'améliorer certains aspects du projet et de réduire les risques identifiés.

M. Soulaïmane El Mokadem revient sur une question déjà abordée lors d'auditions précédentes concernant les méthodes d'analyse du sous-sol. Il demande si des techniques complémentaires, notamment basées sur l'imagerie aérienne ou satellitaire, sont aujourd'hui utilisées dans le cadre de grands projets souterrains et si elles permettraient de mieux anticiper les caractéristiques géologiques d'un tracé avant le lancement des travaux. Il s'interroge également sur le coût de telles méthodes et sur leur utilité concrète dans la préparation d'un projet comparable au métro 3.

M. Mark Beyst répond que de nombreux outils de suivi et d'observation existent effectivement, notamment pour surveiller les mouvements du terrain ou l'évolution

verschiedene grote internationale projecten wordt op hetzelfde moment de hulp van dezelfde spelers ingeroepen. Dat heeft zowel een invloed op de termijnen als op de kosten.

Wat de bodemonderzoeken betreft, vindt hij het ietwat overdreven om te stellen dat die over het geheel genomen ontoereikend waren. Volgens hem waren bepaalde delen van het tracé naar behoren in kaart gebracht. De deskundigen van het consortium kwamen in hun analyse echter tot de bevinding dat op meerdere stukken bijkomende onderzoeken nuttig zouden zijn geweest om de technische keuzes nauwkeuriger in te vullen en de onzekerhedenvoor een deel weg te nemen.

De heer Jo Roelants pikt daarop in en wijst erop dat een onderhandelingsprocedure net bedoeld is om de aannemers de kans te geven hun expertise aan te reiken en te bepalen welke gegevens nader uitgewerkt moeten worden. Hij is van mening dat de hoeveelheid uitgevoerde onderzoeken niet het grootste probleem vormde. Zo waren bepaalde gegevens wel beschikbaar, maar leidden de specialisten van het consortium eruit af dat voor sommige geologisch heikele zones bepaalde zaken extra moesten worden uitgeklaard.

De spreker verwijst onder meer naar zones waar de aanwezigheid van grindlagen en sterke grondwaterstromen een rechtstreekse invloed kon hebben op de keuze van de toe te passen bevriezingstechniek. Bijkomende proeven zouden het volgens hem mogelijk hebben gemaakt om de aannames te verfijnen en het projectontwerp te optimaliseren.

Hij betreurt dan ook dat de onderhandelingsfase niet de gelegenheid bood om daar dieper op in te gaan. Hij zegt dat de vertegenwoordigers van het consortium hun analyses en bekommernissen tijdens een vergadering met Beliris na het indienen van hun offerte op tafel hebben gelegd, maar nadien is er geen fase meer gevolgd om technische bijsturingen door te voeren of de offerte te herbekijken. Ze hoopten nochtans om de expertise van hun teams en gespecialiseerde partners ten dienste te kunnen stellen om bepaalde aspecten van het project te verbeteren en de vastgestelde risico's te verkleinen.

De heer Soulaïmane El Mokadem gaat in op een kwestie die al tijdens eerdere hoorzittingen aan bod is gekomen, namelijk de methodes om de ondergrond in kaart te brengen. Hij vraagt of er tegenwoordig bij grote ondergrondse projecten aanvullende technieken op basis van lucht- of satellietbeelden worden gebruikt en of het daarmee mogelijk zou zijn om de geologische kenmerken van een tracé vooraf beter in te schatten alvorens met de werken van start te gaan. Hij vraagt zich ook af hoeveel die methodes kosten en of zij concreet van pas zouden komen bij een project dat vergelijkbaar is met het Metro 3-project.

De heer Mark Beyst antwoordt dat er inderdaad tal van monitoring- en waarnemingsinstrumenten bestaan om grondbewegingen of de evolutie van bepaalde

de certaines conditions géotechniques. Il souligne toutefois qu'aucune technologie ne permet aujourd'hui de supprimer totalement les incertitudes inhérentes aux travaux souterrains. En réalité, ces outils doivent être considérés comme des compléments aux investigations géotechniques traditionnelles plutôt que comme des substituts.

L'intervenant estime que la principale question n'est pas tant la disponibilité d'outils supplémentaires que la manière dont les informations recueillies sont intégrées dans le processus décisionnel. Il rappelle que les conditions rencontrées dans le sous-sol peuvent évoluer au fur et à mesure de l'avancement des travaux et que certains phénomènes ne peuvent être pleinement appréhendés qu'au moment de l'exécution.

Cette réalité constitue, selon lui, l'une des raisons pour lesquelles le consortium plaide en faveur d'une approche davantage collaborative. Dans un projet de cette ampleur, il juge indispensable de pouvoir adapter certaines solutions techniques à mesure que de nouvelles informations deviennent disponibles. Une telle flexibilité suppose toutefois une répartition des risques et des responsabilités permettant un véritable dialogue entre le maître d'ouvrage, les concepteurs et les entreprises.

L'orateur rappelle que le consortium a répondu à une procédure négociée précisément dans cette perspective. Les entreprises ont accepté d'investir des moyens considérables dans l'élaboration de leur offre parce qu'elles pensaient qu'une phase de discussion approfondie suivrait le dépôt des propositions. Selon lui, cette phase devait permettre d'examiner les risques identifiés, d'affiner certaines hypothèses et, le cas échéant, de réaliser des investigations complémentaires avant la conclusion définitive du marché.

Il souligne également que les coûts engagés pour préparer l'offre ont largement dépassé l'indemnisation prévue pour les soumissionnaires. Cette situation n'a toutefois pas empêché le consortium de participer à la procédure, les entreprises considérant que cet investissement constituait une étape normale dans la perspective de la réalisation d'un projet d'une telle importance.

Mme Joëlle Maison s'interroge ensuite sur la durée d'exécution retenue par le consortium. Elle relève que les documents du marché prévoyaient une réalisation en six ans alors que l'offre a été établie sur la base d'un calendrier de dix ans. La députée souhaite comprendre dans quelle mesure les entreprises pouvaient s'écarter des hypothèses du cahier des charges et quelle marge de manœuvre elles disposaient pour signaler les difficultés identifiées.

M. Mark Beyst confirme que le consortium a explicitement indiqué dans son offre qu'il considérait une durée de dix ans comme réaliste pour mener à bien les travaux dans des conditions satisfaisantes de qualité et de sécurité. Il rappelle que cette estimation découle directement de

géotechnische parameters op te volgen. Hij benadrukt echter dat het momenteel op basis van geen enkele technologie mogelijk is om de onzekerheden die eigen zijn aan ondergrondse werken, volledig weg te nemen. Eigenlijk moeten dergelijke instrumenten worden beschouwd als een aanvulling op en niet als een vervanging van de klassieke geotechnische onderzoeken.

Volgens de spreker is het belangrijkste om te weten niet zozeer welke extra instrumenten er beschikbaar zijn, maar wel hoe de verzamelde informatie wordt verwerkt in het besluitvormingsproces. Hij wijst erop dat de omstandigheden waarop men stuit in de ondergrond, kunnen veranderen naarmate de werken vorderen en dat men soms pas tijdens de uitvoering van de werken een volledig inzicht krijgt in bepaalde verschijnselen.

Dat is volgens hem een van de redenen waarom het consortium pleitte voor een formule die gebaseerd was op een sterkere samenwerking. In een dergelijk groot-schalig project is het absoluut noodzakelijk om bepaalde technische oplossingen te kunnen aanpassen, naarmate er nieuwe informatie beschikbaar komt. Een dergelijke flexibiliteit behoort dan wel gepaard te gaan met een verdeling van de risico's en verantwoordelijkheden, zodat de bouwheer, de ontwerpers en de aannemers op een voldoende manier met elkaar in dialoog kunnen treden.

De spreker wijst erop dat het consortium met dat beeld voor ogen in de onderhandelingsprocedure is gestapt. De aannemers hebben aanzienlijke middelen geïnvesteerd om hun offerte op te stellen, omdat ze dachten dat er op de indiening van hun voorstellen een grondige onderhandelingsfase zou volgen. Die fase moest dan de gelegenheid bieden om de vastgestelde risico's onder de loep te nemen, bepaalde hypothesen nader uit te werken en indien nodig bijkomende onderzoeken uit te voeren alvorens de opdracht definitief te sluiten.

Hij benadrukt ook dat de kosten die gemaakt zijn om de offerte voor te bereiden, veel hoger lagen dan de voorziene vergoeding voor de inschrijvers. Dat heeft het consortium er echter niet van weerhouden deel te nemen aan de procedure. De aannemers gingen ervan uit dat hun investering een normale stap was in aanloop naar de uitvoering van een dergelijk omvangrijk project.

Mevrouw Joëlle Maison stelt vervolgens een vraag over de uitvoeringstermijn die het consortium vooropstelde. Zij wijst erop dat de opdrachtdocumenten gewag maakten van een uitvoering in zes jaar, terwijl de offerte was opgesteld op basis van een tienjarige planning. Het parlementslid wil graag weten in hoeverre de aannemers mochten afwijken van de scenario's in het bestek en hoeveel vrijheid ze hadden om vastgestelde problemen te melden.

De heer Mark Beyst bevestigt dat het consortium in zijn offerte uitdrukkelijk had aangegeven een termijn van tien jaar als realistisch te beschouwen om de werken op een voldoende kwaliteitsvolle manier en in veilige omstandigheden te kunnen uitvoeren. Die inschatting

l'analyse détaillée des méthodes constructives prévues, en particulier des stations nécessitant la mise en œuvre de techniques de congélation des sols.

L'intervenant souligne que la procédure permettait aux soumissionnaires d'accompagner leur offre d'observations, d'hypothèses et de remarques destinées à alimenter les négociations ultérieures. Le consortium a fait usage de cette possibilité afin d'attirer l'attention du maître d'ouvrage sur plusieurs difficultés techniques et organisationnelles susceptibles d'influencer la durée réelle du chantier.

M. Jo Roelants précise que cette situation illustre le principal enjeu de la procédure. Les entreprises étaient tenues de répondre à un cahier des charges prévoyant un délai de six ans, tout en constatant, à la lumière de leurs propres analyses, qu'un tel calendrier leur paraissait irréaliste. Le consortium a dès lors choisi d'exposer clairement ses réserves dans une annexe à son offre.

L'orateur explique que les calculs réalisés à partir des différentes phases de construction conduisaient systématiquement à une durée proche de dix ans. Les seules opérations liées aux zones de congélation des sols représentaient déjà plusieurs années de travaux. À ses yeux, vouloir maintenir simultanément les exigences de qualité, de sécurité et de maîtrise des risques tout en respectant un délai de six ans apparaissait difficilement compatible avec la réalité des techniques prévues.

Selon lui, c'est précisément pour résoudre ce type de divergences qu'une phase de négociation approfondie aurait été utile. Elle aurait permis de confronter les hypothèses du maître d'ouvrage à celles des entreprises et d'aboutir à une solution plus réaliste et plus équilibrée pour l'ensemble des parties.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur plusieurs éléments évoqués au cours de l'audition. Il s'interroge sur l'impact qu'ont pu avoir certaines décisions prises en amont du projet, notamment dans le cadre des procédures administratives, des études d'incidences ou du découpage du chantier en différents tronçons. Le député demande également quelles leçons peuvent être tirées du dossier pour éviter que des difficultés similaires ne se reproduisent à l'avenir. Il revient enfin sur les débats relatifs au palais du Midi et sur les solutions techniques alternatives évoquées dans d'autres auditions.

M. Jo Roelants indique qu'il ne lui appartient pas de se prononcer sur les choix administratifs ou réglementaires intervenus avant le lancement du marché. Le consortium a reçu un cahier des charges et a élaboré son offre sur cette seule base. Selon lui, les questions relatives aux procédures

was rechtstreeks gebaseerd op een gedetailleerde analyse van de vooropgestelde bouwmethodes, vooral die voor de stations waarvoor de grondbevriezingstechniek moest worden toegepast.

De spreker benadrukt dat de inschrijvers op basis van de procedure bevindingen, aannames en opmerkingen bij hun offerte mochten voegen om die later aan bod te laten komen tijdens de onderhandelingen. Het consortium heeft van die mogelijkheid gebruikgemaakt om de aandacht van de bouwheer te vestigen op een aantal technische en organisatorische knelpunten die een impact konden hebben op de werkelijke duur van de werken.

De heer Jo Roelants verduidelijkt dat daarin de grootste uitdaging lag van de procedure. De aannemers waren verplicht om zich te houden aan de termijn van zes jaar die in het bestek was bepaald, maar op basis van hun eigen analyses kwamen ze tot de vaststelling dat een dergelijk tijdsbestek niet realistisch leek. Daarom heeft het consortium ervoor gekozen zijn bedenkingen duidelijk uiteen te zetten in een bijlage bij zijn offerte.

De spreker legt uit dat de berekeningen op basis van de fasering van de bouwwerken stelselmatig leidden tot de conclusie dat de werken om en bij de tien jaar zouden duren. Alleen al de werken op de plaatsen waar de grondbevriezingstechniek moest worden toegepast, zouden enkele jaren in beslag nemen. Naar zijn oordeel was het in het licht van de vooropgestelde technieken nogal moeilijk om de termijn van zes jaar na te leven en tegelijk te voldoen aan de eis om kwaliteitsvol werk te leveren, veilig te werk te gaan en de risico's binnen de perken te houden.

Net om dat soort spanningsveld weg te nemen zou een onderhandelingsfase volgens hem nuttig geweest zijn. Dat had het mogelijk gemaakt om de aannames van de bouwheer af te toetsen aan die van de aannemers en te komen tot een oplossing die realistischer en evenwichtiger was voor alle partijen.

De heer Oliver Rittweger de Moor gaat nog even in op een aantal elementen die tijdens de hoorzitting ter sprake zijn gekomen. Hij stelt een vraag in verband met de mogelijke gevolgen van bepaalde beslissingen die in aanloop naar het project zijn genomen op grond van de administratieve procedures, de effectenstudies en de opsplitsing van de werken in verschillende delen. Het parlamentslid vraagt ook welke lessen uit dit dossier getrokken kunnen worden om te vermijden dat soortgelijke problemen zich in de toekomst opnieuw zouden voordoen. Tot slot komt hij terug op de debatten over het Zuidpaleis en de alternatieve technische oplossingen die tijdens andere hoorzittingen werden besproken.

De heer Jo Roelants zegt dat hij zich niet kan uitspreken over de administratieve of reglementaire keuzes die gemaakt zijn voordat de opdracht werd uitgeschreven. Het consortium heeft een bestek ontvangen en heeft enkel en alleen op basis daarvan een offerte opgesteld. De vragen

préparatoires ou aux autorisations relèvent davantage du maître d'ouvrage que des entreprises soumissionnaires.

Concernant le découpage du projet, l'intervenant estime qu'il est logique que le tronçon nord ait fait l'objet d'un marché distinct de celui de la station Constitution et du palais du Midi. Les deux parties du projet présentent peu d'interfaces directes et relèvent de contextes techniques différents. En revanche, à l'intérieur du tronçon nord, il considère que la cohérence globale du projet justifie une approche intégrée, notamment en raison des nombreuses interactions entre les stations, les tunnels et les différentes techniques de construction.

Revenant sur la question des études géotechniques, **M. Jo Roelants** répète qu'il ne considère pas que le problème réside principalement dans un manque général d'investigations. Selon lui, les études disponibles constituaient une base sérieuse, mais l'analyse menée par les experts du consortium a permis d'identifier certains points nécessitant des investigations complémentaires. Il souligne que cette situation est fréquente dans les grands projets souterrains et constitue précisément l'un des objectifs d'une procédure négociée: permettre aux entreprises de mettre leur expertise au service de l'amélioration du projet.

Mme Amélie Pans demande ensuite si les représentants du consortium ont relevé des divergences importantes avec les analyses présentées précédemment par le consortium concurrent.

M. Mark Beyst indique n'avoir suivi qu'une partie de l'audition précédente. Il souligne néanmoins que, malgré certaines différences d'approche, les principaux constats formulés par les deux consortiums semblent converger. Selon lui, les entreprises spécialisées disposent d'une expérience significative dans la réalisation de projets complexes et restent convaincues que le métro 3 est réalisable, pour autant qu'il fasse l'objet d'un dialogue approfondi entre le maître d'ouvrage et les entrepreneurs.

L'intervenant rappelle que le consortium demeure disposé à participer à une telle démarche. Il insiste sur la nécessité d'associer davantage l'expertise des entreprises aux réflexions relatives aux méthodes constructives, à la gestion des risques et au phasage des travaux.

M. Jo Roelants partage cette analyse. Il souligne que la plupart des techniques prévues pour le métro 3 sont éprouvées et ont déjà été utilisées à Bruxelles ou sur d'autres projets comparables. Selon lui, le principal défi réside dans la combinaison de ces différentes techniques au sein d'un même chantier et dans l'ampleur des risques associés. Il relève également que les obligations contractuelles imposées aux entreprises sont particulièrement strictes, tant en ce qui concerne les délais que les responsabilités assumées par l'entrepreneur.

over de voorbereidende procedures en vergunningen dienen te worden gesteld aan de bouwheer in plaats van aan de aannemers die hebben ingetekend op de opdracht.

Wat de opsplitsing van het project betreft, vindt de spreker het logisch dat voor het noordelijke deel een andere opdracht werd uitgeschreven dan voor het station Grondwet en het Zuidpaleis. De twee delen van het project hebben maar weinig rechtstreeks gemeen en zijn ook technisch helemaal anders opgevat. Hij is echter de mening toegedaan dat het met het oog op de algemene samenhang van de werken op het noordelijke deel gerechtvaardigd was een geïntegreerde aanpak te hanteren wegens de vele raakvlakken tussen de stations, de tunnels en de verschillende bouwtechnieken.

Met betrekking tot de geotechnische studies herhaalt **de heer Jo Roelants** dat volgens hem het grootste probleem niet was dat er algemeen genomen te weinig onderzoeken zijn uitgevoerd. De beschikbare studies boden een serieuze basis, maar de deskundigen van het consortium schoven op grond van hun eigen analyses enkele punten naar voren waarvoor bijkomende onderzoeken nodig waren. Hij benadrukt dat zoiets vaak voorkomt bij grootschalige ondergrondse projecten en dat de onderhandelingsprocedure er net toe dient om de aannemers de kans te bieden hun expertise aan te reiken om het project te verbeteren.

Mevrouw Amélie Pans vraagt vervolgens of de tegenwoordigers van het consortium grote verschillen hebben vastgesteld met de analyses die eerder werden voorgesteld door het concurrerende consortium.

De heer Mark Beyst zegt dat hij maar een deel van de vorige hoorzitting heeft gevolgd. Hij benadrukt echter dat de belangrijkste bevindingen van beide consortia ondanks enkele verschillen in aanpak vrij gelijklopend blijken te zijn. De gespecialiseerde aannemers beschikken over heel wat ervaring met de uitvoering van complexe projecten en blijven ervan overtuigd dat het Metro 3-project uitvoerbaar is, op voorwaarde dat er een grondige dialoog plaatsvindt tussen de bouwheer en de aannemers.

De spreker herhaalt dat het consortium daartoe nog steeds bereid is. Hij benadrukt dat het nodig is om bij de denkoefening over de bouwmethodes, het risicobeheer en de fasering van de werken meer een beroep te doen op de expertise van de aannemers.

De heer Jo Roelants is het eens met die analyse. Hij benadrukt dat de meeste technieken die voor de aanleg van metrolijn 3 waren vooropgesteld, hun nut reeds bewezen hadden en ook al gebruikt waren in Brussel of voor andere vergelijkbare projecten. De grootste uitdaging bestaat er volgens hem in de verschillende technieken te combineren op één bouwplaats en de grote risico's die daarmee gepaard gaan, binnen de perken te houden. Hij wijst er tevens op dat er bijzonder strenge contractuele verplichtingen waren opgelegd aan de aannemers, zowel met betrekking tot de uitvoeringstermijn als met betrekking tot de eigen verantwoordelijkheden.

L'orateur considère qu'un meilleur équilibre entre les risques supportés par le maître d'ouvrage et ceux assumés par les entreprises constituerait une condition importante pour la réussite d'un projet de cette ampleur. Il observe que cette problématique dépasse le seul cadre du métro 3 et s'inscrit dans une évolution plus générale des marchés publics de construction.

M. Oliver Rittweger de Moor se plaint du fait de ne pas avoir reçu de réponses à ses questions. En outre, l'objectif du consortium ne serait-il pas de poursuivre un tel projet sous la forme d'un partenariat public-privé?

M. Jo Roelants indique que plusieurs solutions existent pour les projets présentant un niveau élevé de complexité et de risque. Il cite notamment les contrats collaboratifs de type NEC4, les équipes intégrées de conception-construction (*bouwteams*) ainsi que les procédures en deux phases permettant d'associer progressivement les entreprises à la définition du projet.

Selon lui, ces approches présentent l'avantage de permettre aux différentes parties de travailler conjointement à l'élaboration de la solution technique, à l'évaluation des risques et à la détermination des coûts avant le lancement effectif des travaux. Elles favorisent également une meilleure répartition des responsabilités et permettent d'adapter le projet au fur et à mesure que de nouvelles informations deviennent disponibles.

Les représentants du consortium concluent en réaffirmant leur conviction que le projet peut être réalisé dans de bonnes conditions à la faveur d'une collaboration étroite entre le maître d'ouvrage, les concepteurs et les entreprises. Ils estiment que les procédures collaboratives, le partage équilibré des risques et l'intégration précoce de l'expertise des entrepreneurs constituent les principaux enseignements à tirer de leur participation à la procédure relative au tronçon nord du métro 3.

Réunion du 21 mai 2026

2.16. Exposé de Cédric Bossut, directeur général, Xavier Bindels, directeur technique, et Jens De Smet, directeur du programme métro, Beliris

M. Cédric Bossut a tenu les commissaires le discours suivant:

«En ce qui concerne la partie de mon exposé relatif à la procédure d'attribution du marché du lot 3 comprenant le génie civil du tunnel et des stations, je commencerais tout d'abord par un rappel du contexte et de l'historique de la procédure.

Ensuite, je passerai à l'analyse approfondie des offres reçues en avril 2023: elle comprend une analyse juridique et une analyse technique des offres Lot 3.

De spreker voert aan dat een evenwichtigere verdeling van de risico's tussen de bouwheer en de aannemers een belangrijke voorwaarde is om een dergelijk grootschalig project te laten slagen. Hij merkt op dat dat probleem zich niet alleen stelt bij het Metro 3-project, maar zich algemeen genomen voordoet bij overheidsopdrachten voor de aanneming van bouwwerken.

De heer Oliver Rittweger de Moor klaagt dat hij geen antwoord heeft gekregen op zijn vragen. Streeft het consortium er eigenlijk niet naar het project voort te zetten via publiek-private samenwerking?

De heer Jo Roelants zegt dat er meerdere oplossingen beschikbaar zijn voor projecten met een hoge moeilijkheidsgraad en risicofactor. Hij verwijst onder meer naar een NEC4-samenwerkingsovereenkomst, een geïntegreerd ontwerp- en bouwteam en een procedure in twee fases waarbij de aannemers geleidelijk worden betrokken bij het definiëren van het project.

Die formules hebben volgens hem als voordeel dat ze de verschillende partijen de mogelijkheid bieden om samen een technische oplossing uit te werken, de risico's in te schatten en de kosten te bepalen alvorens effectief van start te gaan met de werken. Ze leiden ook tot een betere verdeling van de verantwoordelijkheden en laten toe om het project aan te passen naarmate nieuwe informatie beschikbaar komt.

Ter afronding van hun uiteenzetting herhalen de vertegenwoordigers van het consortium dat zij ervan overtuigd zijn dat het project in goede omstandigheden kan worden uitgevoerd, mits de bouwheer, de ontwerpers en de aannemers nauw met elkaar samenwerken. De belangrijkste les die zij trekken uit hun deelname aan de procedure voor het noordelijke deel van Metro 3, is dat er nood is aan procedures die berusten op samenwerking, een evenwichtige verdeling van de risico's en het vroegtijdig inroepen van de expertise van de aannemers.

Vergadering van 21 mei 2026

2.16. Uiteenzetting van Cédric Bossut, algemeen directeur, Xavier Bindels, technisch directeur, en Jens De Smet, directeur van het metroprogramma, Beliris

De heer Cédric Bossut heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

“Om mijn uiteenzetting over de gunningsprocedure voor de opdracht van het derde perceel met betrekking tot de civieltechnische werken voor de tunnel en de stations in te leiden zal ik eerst de context en het verloop van de procedure in herinnering brengen.

Vervolgens zal ik dieper ingaan op de offertes voor het derde perceel die in april 2023 waren ontvangen, met aandacht voor de juridische en de technische aspecten.

Enfin, comme pour la gare du nord, je conclurai par l'impact de la décision prise par le Gouvernement bruxellois dans sa Déclaration de Politique Régionale sur le projet du Lot 3.

Pour revenir brièvement sur l'historique du dossier, la rédaction du cahier spécial des charges s'est étendue sur plusieurs années, entre août 2018 et juillet 2022. Ce document a été élaboré sur la base de la demande de permis d'urbanisme introduite par Beliris et la STIB en décembre 2018, puis adaptée en janvier 2022 afin d'intégrer les conclusions de l'étude d'incidences.

Le marché publié concerne les travaux de génie civil du tunnel et des 7 stations. Il ne comprend donc ni le dépôt, ni l'équipement des stations ou du tunnel, ni le réaménagement de surface à l'issue des travaux. Ces travaux devaient faire l'objet de marchés subséquents.

La procédure d'attribution retenue pour ce marché de génie civil est une procédure négociée avec publicité de niveau européen. Elle était organisée en plusieurs grandes phases.

La première phase concernait la sélection des candidats. L'appel à candidatures a été lancé en mai 2020. 6 candidatures ont été introduites. En avril 2021, le conseil d'administration de la STIB a approuvé la proposition de sélection de cinq candidats.

La deuxième phase portait sur la demande d'offre proprement dite. Après l'approbation du cahier spécial des charges par le conseil d'administration de la STIB en octobre 2022, celui-ci a été transmis aux cinq candidats retenus. Deux offres ont été reçues en avril 2023. Initialement, une troisième phase de négociations avec les entrepreneurs ayant introduits une offre était prévue.

Au cours de cette troisième phase, les offres devaient être analysées et évaluées sur la base de trois critères d'attribution: le prix (60 points), la qualité technique de l'offre et la méthodologie d'exécution (20 points), ainsi que l'impact CO₂ des travaux (20 points).

Il était également explicitement demandé aux candidats sélectionnés d'identifier, dans une annexe spécifique à leur offre (annexe 6), les points du cahier des charges qu'ils souhaitaient discuter, clarifier ou adapter pendant la phase de négociation. Sur la base du dialogue autour de ces points, il aurait notamment été possible de déterminer si le coût de certaines études ou essais supplémentaires se justifiait au regard de la réduction des incertitudes envisageables. Il en va de même pour d'autres éléments évoqués la semaine passée par les entrepreneurs, tels que la nécessité de détailler davantage les postes liés au bétonnage ou encore de fournir les plans des caves à la place de la Paix, destinées à une occupation temporaire et

Tot slot zal ik, net als voor het Noordstation, belichten welke gevolgen de beslissing over het vervolg van het project die de Brusselse Regering in haar gewestelijke beleidsverklaring heeft bekendgemaakt, zal hebben voor het derde perceel van de opdracht.

Om te beginnen zal ik kort nog even de voorgeschiedenis van het dossier schetsen. Het bestek heeft gespreid over meerdere jaren, tussen augustus 2018 en juli 2022, vorm gekregen. Dat document werd opgesteld op basis van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag die Beliris en de MIVB in december 2018 hadden ingediend. In januari 2022 werd het aangepast door de conclusies van de effectenstudie erin te verwerken.

De overheidsopdracht had betrekking op de civieltechnische werken voor de tunnel en de zeven stations. De stelplaats, de uitrustingen van de stations en de tunnel en de bovengrondse herinrichting na afloop van de werken maakten er dus geen deel van uit. Voor die werken zouden later opdrachten worden uitgeschreven.

Om de opdracht voor de civieltechnische werken te gunnen werd geopteerd voor een onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking. Die verliep in enkele grote fasen.

De eerste fase was de selectie van de kandidaten. De oproep tot kandidaatstelling werd in mei 2020 uitgeschreven. Er meldden zich zes kandidaten aan. In april 2021 keurde de raad van bestuur van de MIVB het voorstel om vijf kandidaten te selecteren goed.

In de tweede fase werden de kandidaten verzocht een offerte in te dienen. De vijf geselecteerde kandidaten kregen het bestek toegestuurd, nadat het in oktober 2022 door de raad van bestuur van de MIVB was goedgekeurd. In april 2023 waren er twee offertes ingediend. Aanvankelijk was een derde fase gepland waarin onderhandelingen zouden plaatsvinden met de aannemers die een offerte hadden bezorgd.

Het was de bedoeling om tijdens die derde fase de offertes te onderzoeken en te evalueren op basis van drie gunningscriteria: de prijs (60 punten), de technische kwaliteit van de offerte en de uitvoeringsmethode (20 punten) en de CO₂-impact van de werken (20 punten).

Er was aan de geselecteerde kandidaten ook uitdrukkelijk gevraagd om in een aparte bijlage bij hun offerte (bijlage 6) weer te geven welke punten uit het bestek ze in de onderhandelingsfase wilden bespreken, verduidelijken of aanpassen. Door die punten aan te snijden zou het onder meer mogelijk geweest zijn om te bepalen of de kostprijs van bepaalde bijkomende studies of proeven gerechtvaardigd was om de eventuele onzekerheden voor een deel weg te nemen. Bovendien zou dat de kans geboden hebben om het ook te hebben over een aantal andere elementen die vorige week tijdens de hoorzitting met de aannemers ter sprake zijn gekomen, zoals de noodzaak om de uitgavenposten met betrekking tot de

plus globalement la répartition des risques.

Ce dialogue, essentiel pour réduire une partie des incertitudes – notamment via la réalisation d’essais géotechniques complémentaires – et pour parvenir à une répartition équilibrée des risques entre le maître d’ouvrage et l’entrepreneur, n’a toutefois pas eu lieu.

En mai 2023, soit un mois après la réception des offres, Beliris a informé le Gouvernement régional de l’écart significatif entre, d’une part, l’estimation approuvée par la STIB et le comité stratégique qui était, pour mémoire, de 813 mios en valeur d’avril 23, et, d’autre part, les deux offres réceptionnées se situant aux alentours de 2 milliards. Beliris demandait parallèlement au gouvernement de lui donner des instructions quant à la suite de la procédure. Dans ce contexte, Beliris a fourni au comité stratégique et au Gouvernement régional une analyse préliminaire de ces offres. Enfin, suite à la demande d’une analyse plus approfondie du gouvernement, en juillet 2024, une note reprenant l’analyse approfondie des offres pour le lot 3 a été transmise à la STIB en juillet 2025.

L’analyse des offres s’est donc déroulée en deux phases: une première analyse préliminaire, présentée en mai 2023 aux membres du comité stratégique et ensuite une analyse approfondie avec un double objectif.

D’une part, il s’agissait d’identifier de manière objective les raisons du décalage observé entre les estimations actualisées et les offres commerciales reçues. D’autre part, le Gouvernement bruxellois souhaitait disposer d’options stratégiques claires permettant, le cas échéant, d’aboutir à des offres plus conformes à l’estimation, notamment en envisageant une relance du marché et en analysant plus en détail les différents scénarios possibles.

Dans la continuité de cette demande, en juillet 2023, la STIB et Beliris ont présenté au comité stratégique une méthodologie de travail, ainsi qu’une liste de livrables destinés à encadrer cette analyse approfondie.

Enfin, le 16 juillet 2024, Beliris a transmis à la STIB l’analyse approfondie des offres, clôturant ainsi cette étape du processus d’évaluation. S’agissant d’une procédure de marché public qui est toujours en cours et, comme j’ai eu l’occasion de vous l’exposer lors de mon audition précédente, il ne me semble pas souhaitable d’exposer ici en détail le contenu de cette note. Je vous invite dès lors à lire le rapport que Beliris a adressé à la STIB en juillet 24. Celui-ci a été transmis à la Cour des comptes et je suis, le cas échéant, disposé à vous le transmettre.

betonnering nader te bepalen en plannen te bezorgen van de kelders onder het Vredesplein, die bestemd waren voor tijdelijk gebruik, en in het algemeen ook de verdeling van de risico’s aan te kaarten.

Die dialoog heeft echter nooit plaatsgevonden, ook al zou die van zeer groot belang geweest zijn om een deel van de onzekerheden weg te nemen door bijkomende geotechnische proeven te laten uitvoeren en te komen tot een evenwichtige verdeling van de risico’s tussen de bouwheer en de aannemer.

In mei 2023, dus een maand nadat de offertes waren ingediend, liet Beliris de Brusselse Regering weten dat het bedrag van de twee ontvangen offertes (van om en bij de 2 miljard euro) aanzienlijk afweek van de raming die de MIVB en het strategisch comité hadden goedgekeurd en die uitgedrukt in prijzen van april 2023 neerkwam op 813 miljoen euro. Beliris vroeg de regering meteen ook om aan te geven hoe het verder moest met de procedure. Het heeft het strategisch comité en de Brusselse Regering toen een voorlopige analyse van die offertes verstrekt. In juli 2024 vroeg de regering om de offertes grondiger tegen het licht te houden. Naar aanleiding van dat verzoek werd in juli 2025 een nota met een uitvoerige analyse van de offertes voor het derde perceel bezorgd aan de MIVB.

Het onderzoek van de offertes verliep dus in twee fases: een eerste voorlopige analyse, die in mei 2023 werd voorgelegd aan de leden van het strategisch comité, en vervolgens een grondige analyse die om twee redenen werd gevraagd.

Ten eerste was het de bedoeling om objectief te achterhalen hoe het kwam dat de bedragen van de ontvangen offertes zo sterk verschilden van de geactualiseerde ramingen. Ten tweede wilde de Brusselse Regering enkele duidelijke strategische opties in handen hebben waardoor ze offertes zou kunnen verkrijgen die dichter aanleunden bij het geraamde bedrag, door eventueel een nieuwe opdracht uit te schrijven en de verschillende mogelijke scenario’s nader te onderzoeken.

Aansluitend op dat verzoek legden de MIVB en Beliris in juli 2023 een plan van aanpak voor aan het strategisch comité, samen met een lijst van deliverables die moesten dienen als basis voor de uitvoering van de grondige analyse.

Tot slot bezorgde Beliris op 16 juli 2024 de grondige analyse van de offertes aan de MIVB, waarmee een einde kwam aan de evaluatieprocedure. Aangezien de aanbestedingsprocedure nog steeds loopt, en zoals ik u ook al tijdens mijn vorige hoorzitting heb gezegd, lijkt het mij niet wenselijk om de inhoud van die nota hier uitvoerig toe te lichten. Ik verwijs u daarom graag naar het verslag dat Beliris in juli 2024 aan de MIVB heeft gericht. Dat verslag werd doorgestuurd naar het Rekenhof en, indien u dat wenst, ben ik bereid om het ook aan u te bezorgen.

Dans la première partie de cette note, Beliris expose les conclusions de l'analyse juridique des offres en termes de régularité formelle et a proposé sur cette base différents scénarii pour la suite de la procédure. Comme le relève la Cour des comptes, les deux offres pourraient être déclarées irrégulières, la première suite au retrait d'un des membres de l'association momentanée, la seconde en raison du non-respect des délais de rigueur. Dans la note susmentionnée, Beliris expose ensuite les différentes options envisageables pour la suite de la procédure. Comme vous le savez, le nouveau Gouvernement régional dans sa déclaration de politique régionale a opté pour une suspension totale du projet.

Dans une seconde partie de cette note, une analyse technique des offres a été réalisée. Cette analyse a notamment permis d'identifier une série de facteurs qui ont probablement impacté le prix total des offres des soumissionnaires.

Un premier point important concerne la congélation des sols. Les offres mettent en évidence une incertitude sur la vitesse d'écoulement de l'eau, ce qui a un impact majeur tant sur le choix de la méthode — notamment entre l'utilisation de saumure ou d'azote — que sur les coûts associés. Les volumes de congélation nécessaire à la réalisation des stations Liedts, Verboeckhoven, Colignon et Paix sont très importants et n'ont, comme l'ont relevé les soumissionnaires, jamais été réalisés jusqu'ici dans des proportions similaires. Ils en résultent que les soumissionnaires ont vraisemblablement intégrés dans leurs prix des réserves importantes pour ces postes.

Suite à ce constat et compte tenu de la part importante de ces postes de congélation dans l'offre des soumissionnaires, une étude indépendante complémentaire (Lombardi) a été réalisée durant l'analyse des offres (pour le cas Colignon). Cette étude confirme la faisabilité technique de la congélation, sous réserve d'optimisation de celle-ci avant le démarrage des travaux.

Les soumissionnaires ont également souligné, dans leur offre, la nécessité de réaliser des essais géotechniques complémentaires, raison pour laquelle une campagne géotechnique spécifique était en préparation parallèlement à la procédure d'attribution Lot 3. En effet, comme exposé ci-dessus, la stratégie adoptée consistait à capitaliser sur l'expérience des entreprises afin de finaliser le programme d'une dernière campagne d'essais dans le but de négocier et de réduire les risques techniques avant l'attribution du marché.

Un autre constat concerne le jet grouting. Malgré les nombreux essais réalisés à partir de l'espace public, des incertitudes subsistent, principalement liées à l'inaccessibilité des zones à sonder sous des bâtiments existants, ce qui a pu limiter la connaissance précise du sous-sol. Cela

In het eerste deel van die nota belichtte Beliris de conclusies van de juridische analyse van de formele regelmatigheid van de offertes en stelde het op basis daarvan verschillende scenario's voor het verdere verloop van de procedure voor. Zoals het Rekenhof heeft opgemerkt, konden de twee offertes onregelmatig worden verklaard: de eerste omdat een van de leden van de tijdelijke vennootschap zich had teruggetrokken en de tweede omdat de bindende termijnen niet waren nageleefd. In de voormelde nota zette Beliris vervolgens de verschillende mogelijke opties voor het vervolg van de procedure uiteen. Zoals u weet, heeft de nieuwe regering er in haar gewestelijke beleidsverklaring voor gekozen om het project volledig op te schorten.

Het tweede deel van de nota bevatte een technische analyse van de offertes. Op basis daarvan konden een aantal factoren worden benoemd die de eindprijs van de inschrijvers waarschijnlijk hebben beïnvloed.

Een eerste belangrijk punt is de grondbevriezing. In de offertes werd benadrukt dat er onzekerheid heerste over de snelheid van de grondwaterstromen. Die factor zou een grote impact hebben op de keuze van de methode (gebruik van pekkel of stikstof), maar ook op de daarmee gepaard gaande kosten. Om de stations Liedts, Verboeckhoven, Colignon en Vrede te kunnen bouwen zouden zeer grote volumes moeten worden bevroren. Dergelijke bevroeringswerken waren volgens de inschrijvers nooit eerder op een vergelijkbare schaal uitgevoerd. Dat heeft er allicht toe geleid dat de inschrijvers voor die uitgavenposten grote reserves hebben verrekend.

Op grond van die vaststelling en aangezien de uitgavenposten voor grondbevriezing een groot deel uitmaakten van de offertes van de inschrijvers, werd tijdens de analyse van de offertes (door Lombardi) een bijkomende onafhankelijke studie uitgevoerd (voor het station Colignon). Die studie bevestigde dat het technisch haalbaar zou zijn om de grondbevriezingstechniek toe te passen, mits die voor het opstarten van de werken geoptimaliseerd zou worden.

Voorts hebben de inschrijvers in hun offerte onderstreept dat het noodzakelijk was om bijkomende geotechnische proeven uit te voeren. Daarom werden gelijktijdig met de gunningsprocedure voor het derde perceel de nodige voorbereidingen getroffen om een reeks specifieke geotechnische onderzoeken te verrichten. Zoals ik daarstraks al aangaf, werd gekozen voor een strategie die erin bestond de ervaring van de aannemers te benutten om een programma vast te leggen voor een laatste reeks proeven, zodat op basis daarvan kon worden onderhandeld en de technische risico's konden worden beperkt alvorens de opdracht te gunnen.

Een volgende vaststelling houdt verband met de jetgrouting. Hoewel er al heel wat proeven waren uitgevoerd in openbare ruimten, waren er nog steeds onzekerheden. Dat kwam voornamelijk doordat er geen toegang werd verschaft om bepaalde zones onder

se traduit par des prix unitaires très élevés, souvent plus de deux fois supérieurs aux références habituelles. Ces niveaux de prix ont pu être influencés par des retours d'expérience difficiles, notamment sur le chantier de la station T. Thielemans.

Sur le plan de l'organisation du chantier, les contraintes imposées par les administrations régionales et communales pour les autorisations de chantier et reprises dans le cahier des charges ont été jugées particulièrement lourdes par les entrepreneurs. Les zones de travail devaient être limitées au maximum, de nombreuses interventions devaient avoir lieu de nuit ou le week-end, et les limitations de trafic ou d'horaires imposées impactaient fortement l'organisation d'un chantier situé dans un habitat densément construit. L'ensemble de ces contraintes ont contribué directement à une augmentation significative des coûts. Il est vraisemblable que BMN et Arcadis ont sous-estimé l'impact de ces contraintes dans l'établissement de leur estimation.

Enfin, en ce qui concerne les délais contractuels, le délai de 6 ans retenu par le bureau d'études BMN et confirmé par Arcadis, combiné à un grand nombre de délais partiels et à des amendes de retard élevée, semble avoir induit une pression complémentaire sur les prix unitaires. Un des soumissionnaires indique clairement ne pas être en mesure de respecter le délai imposé malgré le fait que ce point a été fortement travaillé et étudié par les bureaux BMN et Arcadis.

Je poursuis l'analyse technique avec les contraintes liées à la procédure elle-même.

Tout d'abord, le marché n'imposait pas de variante mais permettait aux soumissionnaires de déposer des variantes pour la réalisation en congélation des boîtes des stations Paix, Verboeckhoven et Liedts. Aucun des deux soumissionnaires n'a, au niveau de son offre, déposé de variante. On peut en déduire que soit les conditions imposées pour que ces variantes soient acceptées étaient trop strictes soit qu'ils n'ont pas identifiés au stade de la remise des offres de variantes offrant un avantage suffisant.

Par ailleurs, la faible rémunération des offres (150.000 euros) a constitué un signal peu incitatif pour les entreprises. Elle a eu pour effet de décourager un travail d'approfondissement important en phase d'offre.

Je constate également que la structure des prix retenue dans le métré a vraisemblablement incité les soumissionnaires à prévoir des marges de risques complémentaires. En effet, à la lumière de l'expérience des travaux à Constitution et à la Gare du nord, afin de limiter les risques pour les pouvoirs publics, une part significative

bestaande gebouwen te gaan onderzoeken. Daardoor kon de ondergrond niet helemaal nauwkeurig in kaart worden gebracht. Dat vertaalde zich in zeer hoge eenheidsprijzen, die vaak tot dubbel zo hoog waren als de richtprijzen. Bovendien hadden ook de verhalen over problemen die zich in de praktijk al hadden voorgedaan, zoals bij de werken aan het station Toots Thielemans, mogelijk een invloed op de prijzen.

Dan was er ook nog de organisatie van de werken. De verplichtingen die het gewestbestuur en de gemeentelijke overheden oplegden in de werfvergunningen en de eisen die opgenomen waren in het bestek, werden door de aannemers als bijzonder zwaar beschouwd. De plaatsen waar er zou worden gewerkt, moesten zoveel mogelijk worden beperkt, heel veel ingrepen moesten 's avonds of tijdens het weekend gebeuren en de opgelegde vervoers- en werktijdbeperkingen bemoeilijkten de uitvoering van de werken in een dichtbebouwde woonomgeving aanzienlijk. Al die verplichtingen hebben de kosten fors opgedreven. BMN en Arcadis hebben de impact daarvan bij het opstellen van hun raming waarschijnlijk onderschat.

Ook de contractuele termijnen speelden een rol. Zo blijkt de uitvoeringstermijn van zes jaar die het studiebureau BMN naar voren had geschoven en die Arcadis had bevestigd, samen met een groot aantal deeltermijnen en hoge vertragsboetes, een opwaartse druk op de eenheidsprijzen te hebben veroorzaakt. Een van de inschrijvers gaf duidelijk aan dat hij niet in staat zou zijn om de opgelegde termijn na te leven, hoewel de studie bureaus BMN en Arcadis dat punt uitvoerig hadden uitgewerkt en bestudeerd.

Vervolgens wil ik in deze technische analyse ingaan op de verplichtingen die gepaard gingen met de procedure zelf.

Eerst en vooral werd in de opdracht geen enkele variant opgelegd, maar de inschrijvers kregen wel de mogelijkheid om alternatieven voor te stellen voor de bouw van de stations Vrede, Verboeckhoven en Liedts met behulp van de grondbevriezingstechniek. Geen van de twee inschrijvers heeft in zijn offerte een alternatief voorgesteld. Daaruit kunnen we twee dingen afleiden: ofwel waren de voorwaarden waaronder met die alternatieven kon worden ingestemd, te streng, ofwel konden de inschrijvers bij de indiening van hun offerte geen alternatief voorleggen dat naar hun oordeel voldoende voordelen bood.

Voorts was de lage vergoeding voor de offertes (150.000 euro) ook maar weinig stimulerend voor de aannemers. Dat beperkte bedrag moedigde hen niet echt aan om hun offerte grondig uit te werken.

Ik stel ook vast dat de prijsstructuur in de meetstaat de inschrijvers er waarschijnlijk toe heeft aangezet om bijkomende risicomarges in hun offerte te verrekenen. Na de ervaring met de werken ter hoogte van het station Grondwet en het Noordstation werd een aanzienlijk deel van het totaalbedrag van de opdracht, zo'n 40 tot

du montant total du marché, de l'ordre de 40 à 60 %, repose sur des postes forfaitaires. Les soumissionnaires ont dès lors intégré dans leur offre un coefficient de risque complémentaire, ce qui entraîne une forte variabilité des prix entre les offres, en fonction de l'appréciation des risques retenue par chaque soumissionnaire.

Par ailleurs, comme l'ont relevé les deux groupements d'entreprises que vous avez auditionné, le cahier des charges faisait supporter aux entrepreneurs un grand nombre de risques. À titre d'exemple, il prévoyait:

- un grand nombre de délais de rigueur combiné à des amendes de retard élevées;
- la reprise de la responsabilité des études de projet et la responsabilité des études d'exécution;
- la forfaitisation des travaux de génie civil des stations les plus complexes et donc le transfert de ces risques vers les entrepreneurs.

Comme le souligne la Cour des comptes, la piste visant à transférer vers les pouvoirs publics certains risques qui étaient mis à charge de l'adjudicataire dans le précédent cahier des charges devrait certes permettre d'obtenir un prix plus favorable lors de l'attribution du marché, mais la survenance des risques augmentera potentiellement le coût du marché lors de son exécution. En faisant porter ces risques par les entrepreneurs et en les négociant dans le cadre de la troisième phase de la procédure d'attribution de marché, l'objectif assumé était de parvenir à un équilibre adéquat qui ne faisait pas porter par les pouvoirs publics la très grande majorité des risques.

En conclusion, la combinaison de plusieurs facteurs — la complexité intrinsèque du projet, les incertitudes géotechniques restant à lever dans la phase de négociation, notamment liées à la congélation des sols et au jet grouting sous des bâtiments existants, les contraintes du cahier spécial des charges, ainsi que les risques élevés à supporter par les entreprises et les contextes géopolitiques et économiques liés au covid et à la guerre ukrainienne — permet d'expliquer, au moins en partie, le niveau très élevé des offres reçues.

Nous arrivons à la dernière partie de cette présentation: l'impact de la Déclaration de Politique Régionale sur le Lot 3. Pour mémoire, en ce qui concerne l'extension nord, le nouveau gouvernement a décidé de suspendre totalement le projet.

Les actions qui ont été discutées lors du comité stratégique du 20 avril 2026 sont les suivantes.

Premièrement, il est proposé au conseil d'administration de la STIB et au Gouvernement régional de procéder au retrait des demandes de permis d'urbanisme

60 %, gebaseerd op forfaitaire posten om de risico's voor de overheid te beperken. De inschrijvers hebben in hun offerte bijgevolg een bijkomende risicocoëfficiënt verrekend, waardoor de prijzen van de offertes sterk uiteenliepen, al naargelang van de eigen risicobeoordeling van elke inschrijver.

Bovendien legde het bestek een groot deel van de risico's bij de aannemers, zoals ook de twee aannemers-consortia tijdens hun hoorzitting hebben aangegeven. Zo bijvoorbeeld voorzag het in:

- een groot aantal bindende termijnen en hoge vertragingsboetes;
- een overheveling van de verantwoordelijkheid voor de projectstudies en de verantwoordelijkheid voor de uitvoeringsstudies;
- vaste bedragen voor de civieltechnische werken voor de meest complexe stations, waardoor de bijhorende risico's werden doorgeschoven naar de aannemers.

Zoals het Rekenhof heeft benadrukt, had bij de gunning van de opdracht weliswaar een gunstigere prijs kunnen worden verkregen door een aantal risico's die het vorige bestek bij de opdrachtnemer had gelegd, over te hevelen naar de overheid, maar indien de risico's bewaarheid werden, zouden de kosten van de opdracht mogelijkerwijze toenemen tijdens de uitvoering ervan. Door die risico's te laten dragen door de aannemers en daarover te onderhandelen tijdens de derde fase van de gunningsprocedure van de opdracht wilde men een passend evenwicht zien te vinden waarbij de overgrote meerderheid van de risico's niet op de schouders van de overheid zou terechtkomen.

Tot slot vallen de zeer hoge bedragen van de ontvangen offertes minstens deels te verklaren door een combinatie van meerdere factoren: de intrinsieke complexiteit van het project, de geotechnische onzekerheden in verband met de toepassing van de grondbevriezings- en jetgroutingtechniek onder bestaande gebouwen die tijdens de onderhandelingsfase nog moesten worden weggenomen, de verplichtingen die in het bestek waren opgelegd, maar ook de grote risico's die de aannemers op zich moesten nemen en de geopolitieke en economische context als gevolg van de coronacrisis en de oorlog in Oekraïne.

Tot slot zijn we aanbeland bij het laatste onderdeel van deze uiteenzetting, waarin ik zal toelichten welke gevolgen de gewestelijke beleidsverklaring inhoudt voor het derde perceel. Ik herinner u eraan dat de nieuwe regering heeft beslist om de geplande uitbreiding van het metronet naar het noorden volledig op te schorten.

Op 20 april 2026 werd in het strategisch comité besproken welke volgende stappen zouden worden ondernomen.

Ten eerste werd aan de raad van bestuur van de MIVB en de Brusselse Regering voorgesteld om de ingediende aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning en

et d'environnement qui avaient été introduites pour le prolongement du métro entre la Gare du Nord et le dépôt de Haren.

Deuxièmement, il sera proposé au conseil d'administration de la STIB d'annuler la procédure d'attribution du marché de travaux pour le génie civil du tunnel et des stations.

La troisième action tend à proposer au conseil d'administration de la STIB de suspendre les marchés en cours avec BMN et SECO Contrôle technique. Cette suspension des marchés d'études permettrait, si nécessaire et souhaité, de contribuer, par un soutien technique, à une réévaluation approfondie du projet, tant sur son opportunité que sur sa faisabilité technique et financière. Cette suspension des études ne devrait pas induire d'impact budgétaire au-delà du paiement, par la STIB, des soldes restants dus pour des prestations d'ores et déjà réalisées ou actuellement en cours pour les travaux de remise en état à la Gare du nord.

Enfin, il sera également proposé de procéder à l'arrêt des autres marchés d'études, notamment ceux liés au cost control, à la sécurité et à la santé, à l'hypercoordination des chantiers, et à d'autres missions similaires.

Mme la Présidente, Mesdames, MM. les députés, avec ces propositions d'action, je souhaite conclure mon exposé. Il fut un peu long, je m'en excuse mais cela a déjà permis de répondre à un certain nombre de questions que vous m'aviez adressées. de ce jour Je me tiens à votre entière disposition pour répondre à vos autres questions.»

2.17. Échange de vues

M. Oliver Rittweger de Moor demande à obtenir copie des cahiers de charges et des structures de bordereau, de même que l'analyse approfondie des offres remises à la STIB et l'étude complémentaire de Lombardi. À combien est estimée la construction d'un dépôt et l'aménagement des stations? Combien, finalement, a été dépensé à la gare du Nord en pure perte?

La plus grande partie des travaux n'a même pas commencé. Dès lors, comment arrive-t-on à seulement 45 millions d'euros encore de coûts si cela se terminait?

M. Bossut affirme dans son exposé qu'il y a eu suffisamment de sondages et d'études, contestant les conclusions de la Cour des comptes à ce sujet. Pourtant, l'entreprise Galère a rétorqué qu'elle ne disposait pas d'assez d'études géologiques. De même, le consortium Denys-FCC Construcción a considéré que les sondages n'ont pas été faits suffisamment en profondeur. Qui est donc responsable de ces manquements?

Par ailleurs, une étude récemment publiée par Brussels Studies conclut à l'effet négatif pour les voyageurs d'un

milieuvergunning voor de uitbreiding van het metronet tussen het Noordstation en de stelplaats in Haren in te trekken.

Ten tweede zal aan de raad van bestuur van de MIVB worden voorgesteld om de gunningsprocedure van de opdracht voor de civieltechnische werken voor de tunnel en de stations stop te zetten.

Ten derde zal aan de raad van bestuur van de MIVB worden voorgesteld om de lopende opdrachten met BMN en het technische controlebureau SECO op te schorten. Die opschorting van de studieopdrachten moet het mogelijk maken om, indien nodig en desgewenst, met technische ondersteuning zowel de wenselijkheid als de technische en financiële haalbaarheid van het project grondig te herevalueren. De opschorting van de studies zal normaliter geen budgettaire implicaties hebben. De MIVB moet enkel de nog verschuldigde bedragen betalen voor reeds geleverde diensten en de opruimingswerken die momenteel worden uitgevoerd aan het Noordstation.

Tot slot zal ook worden voorgesteld om de studieopdrachten voor de kostencontrole, veiligheids- en gezondheidsinspectie, de hypercoördinatie van de bouwplaatsen en andere soortgelijke opdrachten stop te zetten.

Mevrouw de voorzitter, dames en heren parlementsliden, hiermee rond ik mijn uiteenzetting af. Zij was vrij uitgebreid, waarvoor mijn excuses, maar zij bood mij ook de gelegenheid om alvast een antwoord te geven op enkele van de vragen die u mij vooraf had bezorgd. Ik ben bereid om nu ook uw andere vragen te beantwoorden.”

2.17. Gedachtewisseling

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt of hij een kopie kan krijgen van de bestekken, de prijslijststructuren, de grondige analyse van de offertes die aan de MIVB werd bezorgd en de bijkomende studie van Lombardi. Op hoeveel worden de bouw van een stelplaats en de inrichting van de stations geraamd? Hoeveel geld werd uitgegeven voor de werken aan het Noordstation, dat uiteindelijk weggegooid geld blijkt te zijn?

Met het grootste deel van de werken is zelfs nog niet begonnen. Hoe komt men dan uit op 45 miljoen euro aan kosten, indien het project zou worden beëindigd?

De heer Bossut stelde in zijn uiteenzetting dat er voldoende onderzoeken en studies zijn uitgevoerd en spreekt daarmee de conclusies van het Rekenhof tegen. Nochtans gaf het bedrijf Galère aan niet over voldoende geologische studies te beschikken. Ook het consortium Denys-FCC Construcción was van oordeel dat de boringen niet diep genoeg waren uitgevoerd. Wie draagt de verantwoordelijkheid voor die tekortkomingen?

Voorts komt een recent gepubliceerd onderzoek van Brussels Studies tot de conclusie dat indien het

projet de métro 3 limité au tronçon Albert-Nord. Qu'en dit M. Bossut?

M. Cédric Bossut indique que le montant liquidé pour la gare du Nord avoisine les 19 millions d'euros. Le montant initialement prévu pour le marché tel qu'il avait été mis en adjudication était de 54 million d'euros. L'ensemble du marché n'ayant pas été réalisé, l'ensemble des coûts n'ont pas été réalisés.

Ce qui a été réalisé, ce sont les fouilles P5 et P6, tant du côté rue d'Aerschot et rue du Progrès. Il maintient qu'à la gare du Nord, les piézomètres réalisés dans le grille de la Gare du Nord permettaient d'identifier la nappe à hauteur de 15-50 ou 16 m sous le niveau du sol et qu'elle était bien connue. La présence d'eau perchée sous le faisceau la gare du Nord ne constituait pas une surprise, mais par contre l'impossibilité de rabattre cette nappe d'eau était inattendue.

Le niveau de la nappe phréatique mesuré dans les espaces publics, au niveau de la rue du Progrès et de la rue d'Aerschot, était située à moins de 16 m, tandis que le niveau de la nappe perché sous les voies était à moins de 15,5 m. Ces 50 cm de différence n'ont pas permis de l'identifier comme une nappe perchée. C'est là que se situe la circonstance imprévisible.

Il réfute les affirmations de la société Denys sur l'insuffisance des essais géotechniques, avec, pour un projet de cette envergure-là, un échantillon tous les 200 m. En outre, un cahier de charge d'études a été établi pour effectuer une nouvelle campagne d'essais, dans le but de lever cette incertitude.

En ce qui concerne le projet «Prémétro Plus», évoqué dans une étude de Brussels Studies, il convient de poser cette question à la STIB.

M. Alain Maron demande à ce que Bossut rappelle les hypothèses relatives à la poursuite du chantier, avancées par Beliris au Gouvernement régional au printemps 2023, après réception des offres des entrepreneurs, qui dépassaient largement les estimations. Ces dépassements seraient donc à charge de la Région, étant donné que le financement fédéral est plafonné à 50 millions d'euros par an, soit 500 millions d'euros au total. Les offres reçues dépassaient donc de plus d'un milliard d'euros les estimations, aux dépens de la Région. Comment ces hypothèses ont-elles été développées par Beliris?

Plus globalement, le député relève que le projet de métro a d'emblée été conçu comme un chantier souterrain, sans balafrer la ville avec des travaux à ciel ouvert. Par le passé, de tels chantiers souterrains ont été plutôt exceptionnels. Ils n'ont concerné que quelques tronçons, tandis

Metro 3-project zou worden beperkt tot het traject tussen Albert en het Noordstation, dat negatieve gevolgen zou hebben voor de reizigers. Wat heeft de heer Bossut daarop te zeggen?

De heer Cédric Bossut zegt dat tot nu toe ongeveer 19 miljoen euro is uitgegeven voor de werken aan het Noordstation. 54 miljoen euro was het bedrag dat aanvankelijk voor de opdracht was vooropgesteld in de aanbesteding. Aangezien de opdracht niet volledig is uitgevoerd, zijn ook niet alle kosten gemaakt.

Wat er wel is uitgevoerd, zijn de bouwputten P5 en P6 in de Aarschotstraat en de Vooruitgangstraat. Hij voert aan dat op basis van piëzometrische metingen onder het Noordstation kon worden bepaald dat de grondwaterlaag er zich 15,50 of 16 meter onder het maaiveld bevond. Zij was dus goed in kaart gebracht. Op zich was het niet verrassend dat er zich onder de sporen van het Noordstation een verhoogde grondwaterlaag bevond, maar men had niet verwacht dat het onmogelijk zou zijn om die te verlagen.

Uit metingen die in openbare ruimten waren uitgevoerd, bleek dat de grondwaterlaag in de Vooruitgangstraat en de Aarschotstraat zich op 16 meter diepte bevond, terwijl die onder de sporen op 15,5 meter diepte lag. Door dat verschil van 50 cm kon die niet worden herkend als een verhoogde grondwaterlaag. Daarin lag dus de onvoorzienbare omstandigheid.

Hij weerlegt de bewering van het bedrijf Denys dat er onvoldoende geotechnische proeven zouden zijn uitgevoerd, want voor dit grootschalige project werden om de 200 meter grondstalen genomen. Bovendien werd er een studiebestek opgesteld om een nieuwe reeks onderzoeken uit te voeren om de onzekerheid daaromtrent weg te nemen.

Vragen over het Premetro+-project, waarnaar in een onderzoek van Brussels Studies wordt verwezen, kunnen beter worden gesteld aan de MIVB.

M. Alain Maron vraagt de heer Bossut om toe te lichten welke scenario's in verband met de voortzetting van de werken Beliris in het voorjaar van 2023 aan de Brusselse Regering heeft voorgelegd, nadat het van de aannemers offertes had ontvangen die veel duurder uitvielen dan de ramingen. Die kostenoverschrijdingen zou het gewest voor zijn rekening moeten nemen, want de federale financiering was beperkt tot 50 miljoen euro per jaar en 500 miljoen euro in totaal. Het bedrag van de offertes lag ruim een miljard euro hoger dan de ramingen en het gewest zou daar dus voor moeten opdraaien. Hoe had Beliris die scenario's opgesteld?

Het parlementslid merkt bij wijze van algemene opmerking op dat het metroproject van bij het begin was uitgetekend als een ondergronds bouwproject, zonder dat de stad opengereten zou moeten worden door werken in open lucht uit te voeren. In het verleden waren dergelijke

que les travaux étaient presque entièrement exécutés à ciel ouvert.

Or, pour le projet de métro 3, il faut bien constater qu'on a systématiquement sous-estimé les risques géologiques liés à la présence d'eau souterraine. En l'espèce, le projet sous la gare du Nord prendra vraisemblablement un retard de 54 mois pour ce motif et coûtera le double de ce qui était prévu. Vu les incertitudes sur la quantité d'eau souterraine, mais aussi sur les vitesses de déplacement d'eau, est-il réaliste de travailler sous terre?

M. Cédric Bossut indique que la note de Beliris adressée en mai 2023 au Gouvernement régional présentait trois hypothèses pour l'avenir, sans que Beliris ne mentionne de préférence pour une ou l'autre option. Beliris considérait que le mandat qu'il avait reçu de négocier les offres, à l'appui du cahier de charge à 813 millions d'euros en valeur 2023 tel qu'approuvé par la STIB, n'était plus pertinent, puisque les offres réceptionnées se situaient aux alentours de 2 milliards d'euros. Cette note comprenait une analyse préliminaire des coûts et une première estimation du coût réel du chantier. Elle comprenait en effet trois options.

La première option consistait à poursuivre le programme Bordet-Nord, nécessitant une négociation approfondie avec les entrepreneurs et qui identifiait une série de limites juridiques à cette négociation et de complexité.

La deuxième option consistait à suspendre du programme dans l'attente des résultats d'un premier tour de réduit de négociation et d'obtenir une analyse approfondie des offres.

La troisième option consistait à modifier substantiellement le programme et de recommencer les études à partir du permis d'urbanisme.

Quant à la question de l'utilisation d'un tunnelier dans un environnement autant gorgé d'eau, elle ne se pose pas: cette technique permet de travailler dans un tel contexte. Le vrai problème se situe au niveau des quatre stations à réaliser sous des bâtiments (Liedts, Collignon, Verboekhoven et Paix). Il n'est pas possible, à partir de l'espace public, d'utiliser des murs emboués sans expropriation et démolition d'un certain nombre d'habitations.

À la station Verboekhoven, on parle d'un îlot d'habitation, d'un parking du Lidl et de parkings en intérieur de l'îlot. Ces espaces ne peuvent pas réellement être considérés comme un espace densément peuplé.

Au niveau de la place Liedts, il y a effectivement une série d'habitations sur le long de la rue de Brabant qui seraient directement affectées.

ondergrondse bouwprojecten eerder uitzonderlijk. Op enkele stukken na werden de werken bijna volledig in open lucht uitgevoerd.

We kunnen echter niet anders dan vaststellen dat voor het Metro 3-project de geologische risico's door de aanwezigheid van grondwater stelselmatig zijn onderschat. Precies daardoor zullen de werken onder het Noordstation waarschijnlijk 54 maanden vertraging oplopen en dubbel zoveel kosten als oorspronkelijk geraamd. Was het gezien de onzekerheid over de hoeveelheid ondergronds water en de stroomsnelheid van het water realistisch om onder de grond te werken?

M. Cédric Bossut geeft aan dat Beliris in zijn nota van mei 2023 aan de Brusselse Regering drie scenario's voor de toekomst schetste zonder een voorkeur voor een ervan uit te spreken. Beliris was van oordeel dat de opdracht die het had gekregen om op basis van het door de MIVB goedgekeurde bestek ter waarde van 813 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2023) over de offertes te onderhandelen, niet langer relevant was, aangezien de ontvangen offertes rond de 2 miljard euro lagen. De nota bevatte een voorlopige kostenanalyse en een eerste raming van de werkelijke kosten van het bouwproject. Er werden drie opties in voorgesteld.

De eerste optie bestond erin het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation voort te zetten. In dat geval zou het nodig zijn om grondige onderhandelingen te voeren met de aannemers. Er werd gewezen op enkele juridische knelpunten met betrekking tot dergelijke onderhandelingen.

De tweede optie bestond erin het programma op te schorten in afwachting van de resultaten van een eerste beperkte onderhandelingsronde en een grondige analyse van de offertes.

De derde optie bestond erin het programma ingrijpend te wijzigen en de studies opnieuw te starten vanaf de stedenbouwkundige vergunning.

De vraag of een tunnelboormachine kan worden ingezet in een omgeving met zoveel water, is niet aan de orde, want die techniek werkt in een dergelijke omgeving. Het echte probleem ligt bij de vier stations die onder gebouwen moeten worden gerealiseerd (Liedts, Collignon, Verboekhoven en Vrede). Het is onmogelijk om in de openbare ruimte werken uit te voeren om slibwanden te plaatsen zonder over te gaan tot onteigeningen en een aantal woningen te slopen.

In het geval van het station Verboekhoven is er sprake van een huizenblok, een parkeerterrein van de Lidl en parkeerplaatsen op het binnenterrein van het huizenblok. Dat kunnen we niet echt een dichtbevolkte zone noemen.

Ter hoogte van het Liedtsplein zouden de werken rechtstreekse gevolgen hebben voor enkele woningen in de Brabantstraat.

Pour les stations Collignon et Paix, la seule solution serait de déplacer les stations et de modifier le tracé. Cet élément devrait toutefois être étudié.

M. Olivier Willocx entend de la part de Bossut que des nombreuses contraintes communales et régionales auraient engendré des ralentissements et des coûts. De quelles contraintes s'agit-il?

Pour en arriver aux recommandations, que faudrait-il changer au niveau administratif à Bruxelles pour mener à bien des projets d'une grande envergure?

Mme Clémentine Barzin relève que Beliris aurait eu une réponse du Gouvernement régional à son étude préliminaire. Quelle en aurait été la teneur?

Le cahier des charges pour la désignation du marché public prévoyait une pondération de 20 % des points pour l'aspect écologique. Beliris s'est-il élevé contre cette décision probablement d'origine gouvernementale, arrêtée au détriment des aspects techniques?

En ce qui concerne la question de la nappe perchée, on parle beaucoup de risques assumés par les entreprises. Beliris a-t-il remis en cause les conclusions de l'étude de BMN, qui est vertement critiquée par la Cour des comptes?

M. Cédric Bossut précise d'abord ses propos relatifs aux contraintes régionales et communales. Quand on démarre un chantier en voirie, il faut obtenir une autorisation de chantier, demandée par l'entrepreneur auprès des administrations communales et régionales. Il est donc intéressant pour le maître d'ouvrage de savoir à l'avance quelles sont les contraintes que les administrations communales et régionales vont imposer, entre autres au sujet du périmètre autorisé pour la zone de chantier, les contraintes de maintien d'accès à l'espace public pour la circulation des transports publics mais aussi la circulation piétonne, cycliste, automobile, de même que pour le nombre de rotations des travailleurs ou les seuils de bruit à respecter.

Parmi ces contraintes à respecter, la Commission régionale de chantier a interdit la circulation des camions de l'entreprise dans la ville avant 10 h 00 du matin et après 15 h 00, afin de réduire la perturbation de la circulation durant les heures de pointe. Or, puisque ce vaste chantier requerrait un grand nombre de matériaux, tels que des ferrallages, de l'azote, de la saumure pour la congélation, du béton, il fallait les acheminer depuis l'extérieur de la ville au moyen de camions. La contrainte rigoureuse de la circulation des camions a donc eu des conséquences énormes sur l'organisation du chantier, sur son coût et sur sa durée.

Dans cette perspective, lors de préparation du cahier de charge, Beliris a fait le tour de toutes les administrations

Voor de stations Colignon en Vrede zou de enige oplossing zijn om de stations te verplaatsen en het tracé aan te passen. Dat moet echter nader worden onderzocht.

M. Olivier Willocx heeft de heer Bossut horen zeggen dat talrijke vereisten van het gewestbestuur en de gemeentelijke overheden tot vertragingen en extra kosten zouden hebben geleid. Over welke vereisten gaat het?

Met het oog op de aanbevelingen die de commissie dient op te stellen wil hij weten wat er op administratief vlak in Brussel zou moeten veranderen om grootschalige projecten tot een goed einde te brengen.

Mme Clémentine Barzin merkt op dat Beliris van de Brusselse Regering een antwoord zou hebben gekregen op zijn voorstudie. Hoe luidde dat antwoord?

Het bestek voor de gunning van de overheidsopdracht legde voor de ecologische aspecten een wegingscoëfficiënt vast die neerkwam op 20 % van de punten. Heeft Beliris zich verzet tegen die beslissing, die waarschijnlijk uit de koker van de regering kwam en ten koste ging van de technische aspecten?

Wat de verhoogde grondwaterlaag betreft, wordt er veel gesproken over de risico's voor de aannemers. Heeft Beliris de conclusies van de studie van BMN, waarop het Rekenhof scherpe kritiek heeft geuit, in twijfel getrokken?

M. Cédric Bossut verduidelijkt vooreerst wat hij bedoelde met de vereisten van het gewestbestuur en de gemeentelijke overheden. Alvorens een aannemer een bouwplaats op de openbare weg kan opstarten, heeft hij een werfvergunning nodig, die hij moet aanvragen bij het gemeente- en het gewestbestuur. Het is dus interessant voor de bouwheer om van tevoren te weten welke eisen het gemeente- en het gewestbestuur zullen opleggen in verband met de toegestane omvang van de bouwplaats, welke verplichtingen er gelden om de openbare weg toegankelijk te houden voor het openbaar vervoer, maar ook voor voetgangers, fietsers en automobilisten, welke regels er gelden met betrekking tot het aantal aflossingen van de arbeiders en welke geluidsnormen er moeten worden nageleefd.

Zo heeft de gewestelijke Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen het verkeer van vrachtwagens van de aannemer in de stad vóór 10.00 uur 's ochtends en na 15.00 uur 's middags verboden om de verkeershinder tijdens de spitsuren te beperken. Er moest namelijk van buiten de stad met vrachtwagens veel materiaal worden aangevoerd naar deze grote bouwplaats, zoals bewapening, stikstof, pek voor de grondbevriezing en beton. De strenge beperking van het vrachtverkeer had dan ook enorme gevolgen voor de organisatie, de kosten en de duur van de bouwwerken.

Daarom heeft Beliris bij de voorbereiding van het bestek met alle betrokken gewest- en gemeentebesturen

régionales et communales concernées, c'est-à-dire principalement les communes de Schaerbeek et d'Evere et les administrations régionales Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement.

L'orateur évoque la lourdeur qui détermine la procédure administrative relative à la délivrance concomitante d'un permis d'urbanisme et d'un permis d'environnement. Au-delà de la longueur de la procédure, avec une étude d'incidence ralentie par le Covid-19, il faut fournir des plans détaillés dont le fonctionnaire délégué, sur la base de l'article 191 du CoBAT, peut demander des modifications substantielles, ce qu'il a effectué deux fois.

La première demande a été suivie. La seconde n'a pas été traitée dans la mesure où le projet a été suspendu suite à la réception des offres et à l'analyse que le Gouvernement régional a demandé. Au-delà du délai et de ces articles 191 et enquête publique à répétition, le niveau de détail demandé dans un plan de permis d'urbanisme pour un projet n'est pas compatible avec un projet de cette envergure-ci.

S'il est tout à fait pertinent pour un réaménagement de voirie ou pour la construction d'une rénovation d'un logement social, il n'est pas pertinent de devoir déposer des plans de permis d'urbanisme comprenant, par exemple, l'implantation d'un passage piéton ou la définition précise des luminaires qui seront reprises dans les stations, quand c'est la construction d'une ligne de métro qui est en jeu. On sait bien, pour reprendre l'exemple du passage piéton, que quand il sera construit et réalisé quinze ans plus tard, les besoins sur l'espace public auront été modifiés. Cette manie administrative du détail fait perdre énormément de temps, et fait perdre de vue l'essentiel, à savoir la construction d'une ligne de métro.

La réponse du Gouvernement régional à l'analyse préliminaire de Beliris fut de réclamer une analyse complémentaire, qui a été fournie en juillet 2024. Il s'agissait d'expliquer l'écart significatif entre l'estimation approuvée, 813 millions d'euros, et les offres commerciales réceptionnées.

Quant au critère d'émission de CO₂ repris dans le cahier de charge, il ne répondait pas à une injonction politique, mais résultait d'une proposition de l'administration, validée ensuite par le comité stratégique et par le conseil d'administration de la STIB.

Par ailleurs, Beliris ne s'est pas retourné contre BMN suite aux problèmes de présence d'eau perchée, parce qu'il s'agissait d'une circonstance imprévisible. BMN n'aurait pas pu faire ce constat, pas plus que Beliris.

gesproken, en dan vooral met de gemeenten Schaerbeek en Evere en de gewestelijke overheidsdiensten Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel.

De spreker wijst op de administratieve rompslomp bij de gelijktijdige uitreiking van een stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning. Niet alleen nam die procedure veel tijd in beslag en had de uitvoering van de effectenstudie door de coronacrisis vertraging opgelopen, maar daarnaast moesten ook gedetailleerde plannen worden ingediend. De gemachtigde ambtenaar kon op basis van artikel 191 van het BWRO vragen om wezenlijke wijzigingen aan te brengen op die plannen. Dat heeft hij overigens tweemaal gedaan.

Aan de eerste vraag werd gevolg gegeven. De tweede vraag werd niet meer behandeld, aangezien het project na ontvangst van de offertes en de door de Brusselse Regering gevraagde analyse daarvan werd opgeschort. Afgezien van de lange proceduretermijn, de toepassing van artikel 191 en de herhaalde openbare onderzoeken was het detailniveau dat in het projectplan voor de stedenbouwkundige vergunning werd gevraagd, niet verenigbaar met een grootschalig project als dit.

Dergelijke vereisten zijn volkomen relevant voor de heraanleg van een weg of de bouw of renovatie van sociale woningen, maar het is niet relevant om bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van een metrolijn plannen te moeten indienen waarop staat aangeduid waar er een oversteekplaats voor voetgangers zal komen of nauwkeurig bepaald is welke verlichting in de stations zal worden aangebracht. Iedereen weet dat wanneer een oversteekplaats voor voetgangers uiteindelijk vijftien jaar later zal worden aangelegd, de behoeften in de openbare ruimte er tegen dan anders zullen uitzien. Die administratieve regelnevel deed enorm veel tijd verloren gaan en deed uit het oog verliezen waar het in essentie om draaide, namelijk de aanleg van een metrolijn.

De Brusselse Regering vroeg na de voorlopige analyse van Beliris te hebben ontvangen om een bijkomende analyse, die in juli 2024 werd bezorgd. Die moest een verklaring bieden voor het aanzienlijke verschil tussen de goedgekeurde raming van 813 miljoen euro en de ontvangen offertes.

Het criterium CO₂-uitstoot werd niet in het bestek opgenomen op bevel van de politiek, maar werd voorgesteld door de administratie en vervolgens goedgekeurd door het strategisch comité en de raad van bestuur van de MIVB.

Beliris heeft zich overigens niet tegen BMN gekeerd naar aanleiding van de problemen door de aanwezigheid van een verhoogde grondwaterlaag, aangezien het om een onvoorzienbare omstandigheid ging. BMN had die vaststelling niet kunnen doen, net zomin als Beliris.

Vu l'écart entre les offres commerciales réceptionnées et l'estimation initiale, Beliris a effectivement fait un procès-verbal de constat, pour constater l'écart mais aussi demander à BMN de fournir des explications. Celles-ci ont été déposées depuis et Beliris doit encore faire une proposition de suivi au conseil d'administration de la STIB.

M. Stijn Bex rappelle que les entreprises ayant remis des offres se sont plaintes du délai très serré pour introduire les offres, à savoir entre octobre 2022 et avril 2023, mais également de l'absence de négociation avec le maître d'ouvrage, contrairement à ce à quoi elles s'attendaient. Pourquoi une telle négociation n'a-t-elle pas eu lieu? Ces entreprises ont fait part de leur impression que la procédure comportait tellement de conditions qu'elle était vouée à l'échec. Elle ont affirmé que Beliris avait eu une approche désuète, alors qu'il aurait fallu prospecter activement auprès des entreprises de construction et leur donner la faculté de pouvoir déposer une offre rédigée en anglais.

Les soumissionnaires ont évoqué la pertinence d'opter plutôt pour un marché de type *design and built*. Que penser d'une telle proposition?

M. Cédric Bossut précise que la procédure comportait trois phases: la sélection qualitative, la réception d'offres puis enfin la négociation elle-même, durant laquelle il était prévu d'agir avec le soumissionnaire sur les éléments géotechniques, sur la méthode d'exécution, mais aussi sur la répartition des risques entre Beliris et le soumissionnaire, concertation qui n'a pas eu lieu en raison de la suspension du projet dans l'attente de la réception d'une analyse.

Concernant la question d'un *design and build*, l'objectif est de s'en rapprocher avec la troisième phase avec, notamment, la possibilité pour l'entrepreneur de proposer des variantes pour l'exécution des travaux de génie civil au niveau des futures stations.

Ceci dit, les marges de manœuvre sont limitées par une réglementation de marché public assez rigide, même si Beliris avait opté pour la procédure la plus souple, à savoir la procédure négociée qui permet d'entrer en négociation avec les entrepreneurs.

L'orateur ajoute que six candidatures se sont manifestées, ce qui pour un marché de cet ampleur est suffisant. Par ailleurs, la réglementation linguistique belge impose une traduction de l'offre par un traducteur juré.

Le délai de remise d'offres était fixé à six mois. Ce délai est effectivement court mais il s'agissait de remettre une offre sur la base d'une solution aboutie élaborée pendant plusieurs années par des bureaux d'études.

Ingevolge het verschil tussen de ontvangen offertes en de oorspronkelijke raming heeft Beliris een proces-verbaal van vaststelling opgesteld om dat verschil vast te stellen, maar ook om BMN om toelichting te vragen. Die toelichting is intussen verschaft en Beliris moet nog een voorstel voor de verdere opvolging voorleggen aan de raad van bestuur van de MIVB.

De heer Stijn Bex wijst erop dat de aannemers die een offerte hebben ingediend, hebben geklaagd over de zeer krappe termijn waarbinnen ze dat moesten doen. Zij kregen daarvoor namelijk tijd van oktober 2022 tot april 2023. Daarnaast klaagden ze ook over het feit dat er geen onderhandelingen meer hebben plaatsgevonden met de bouwheer, terwijl zij daar wel op hadden gerekend. Waarom zijn die onderhandelingen er niet geweest? De aannemers hadden de indruk dat de procedure zoveel voorwaarden bevatte dat ze gedoemd was te mislukken. Ze beweren dat Beliris een verouderde aanpak hanteerde, terwijl het beter ware geweest om actief prospectie te voeren bij de bouwbedrijven en ze de mogelijkheid te bieden om een offerte in het Engels in te dienen.

De inschrijvers stellen dat een *design-and-build-overheidsopdracht* een zinnigere keuze zou zijn geweest. Wat valt er te zeggen voor een dergelijk voorstel?

M. Cédric Bossut verduidelijkt dat de procedure drie fasen omvatte: de kwalitatieve selectie, de ontvangst van de offertes en ten slotte de eigenlijke onderhandelingen. Die laatste fase was erop gericht met de inschrijver te onderhandelen over de geotechnische elementen, de uitvoeringsmethode, maar ook over de verdeling van de risico's tussen Beliris en de inschrijver. Dat overleg heeft niet plaatsgevonden, omdat het project werd opgeschort in afwachting van een analyse.

Het was de bedoeling om met de derde fase aan te leunen bij een *design-and-build-formule* en de aannemer onder meer de mogelijkheid te bieden alternatieven voor te stellen voor de uitvoering van de civieltechnische werken ter hoogte van de toekomstige stations.

De vrij starre regelgeving inzake overheidsopdrachten laat echter weinig speelruimte, ook al heeft Beliris gekozen voor de meest soepele procedure, namelijk de onderhandelingsprocedure, op basis waarvan het mogelijk is om met de aannemers in onderhandeling te treden.

De spreker voegt daaraan toe dat zich zes kandidaten hebben gemeld, wat voor een opdracht van deze omvang voldoende is. Bovendien legt de Belgische taalwetgeving op dat de offerte door een beëdigd vertaler moet worden vertaald.

De termijn voor de indiening van de offertes was vastgesteld op zes maanden. Die termijn is inderdaad kort, maar er moest gewoon een offerte worden ingediend op basis van een volledig uitgewerkte oplossing waar studie-bureaus enkele jaren aan hadden gewerkt.

Mme Sofia Bennani expose le désaccord avec Beliris mentionné par la SM Progrès sur les responsabilités liées à la conception des ouvrages à mettre en œuvre. Selon la SM Progrès, ces divergences auraient contribué à ce que des difficultés rencontrées par le consortium ne soient pas pleinement prises en considération.

Comme M. Bossut évoque cette période en présentant la situation d'une manière différente de celle de la SM Progrès, où se situait réellement le désaccord? La recherche d'une solution technique était-elle principalement dirigée par SM Progrès?

M. Cédric Bossut admet que Beliris a eu des échanges parfois tendus avec l'entreprise SM Progrès. Il est normal, pour un chantier de cette ampleur, avec des montants financiers très importants, que des désaccords surviennent. Le sujet le plus délicat fut celui de l'étude de la faisabilité technique des pieux en *jet grouting*, qui n'avait pas été réalisé.

C'est une discussion qui est effectuée à l'avance pour préparer le moment où on va devoir réaliser ces pieux, stade auquel le chantier n'est jamais parvenu. Il s'agit donc d'un cas d'école intéressant, puisque toutes les décisions prises suite aux discussions tendues avec l'entrepreneur, ne se sont jamais concrétisées.

Ces discussions tendues ont laissé ensuite la place à des échanges plus constructifs avec pour objectif commun de trouver des solutions. Il convient de préciser que lors de ces discussions, l'un des éléments mis en exergue était la sécurité des ouvriers qui devaient réaliser les galeries.

Mme Joëlle Maison estime que le péché originel de ce dossier, c'est d'avoir fixé un plafond, dont Beliris n'est pas responsable, au financement fédéral du projet qui dépasse de loin la Région bruxelloise. C'est d'ailleurs une faute politique que Charles Picqué a admise. Pouvait-on se permettre d'entreprendre un tel projet dans de telles conditions financières pour la Région bruxelloise?

M. Bossut a présenté les trois scénarios envisagés au printemps 2023, lorsque l'ampleur du dépassement des estimations initiales a bouleversé le chantier. N'a-t-on pas envisagé à cette époque un autre scénario, à savoir l'arrêt complet du chantier?

M. Cédric Bossut répond qu'il ne revenait pas à Beliris, en tant que maître d'ouvrage délégué, de proposer un arrêt intégral du projet. En revanche, il était nécessaire de demander au Gouvernement régional de préciser ses intentions quant à la partie Nord-Bordet. Il s'agit à présent,

Mevrouw Sofia Bennani gaat in op de door de tijdelijke vennootschap Progrès aangehaalde onenigheid met Beliris over de verantwoordelijkheid voor het ontwerp van de te vervaardigen kunstwerken. Volgens de tijdelijke vennootschap Progrès zouden die meningsverschillen er mee toe hebben geleid dat niet ten volle rekening is gehouden met de moeilijkheden waarmee het consortium te maken kreeg.

De heer Bossut heeft het in zijn uiteenzetting ook over die periode gehad, maar hij schetst de situatie anders dan de tijdelijke vennootschap Progrès. Zij vraagt waarover er precies onenigheid was. Werd het zoeken naar een technische oplossing hoofdzakelijk aangestuurd door de tijdelijke vennootschap Progrès?

De heer Cédric Bossut erkent dat het contact tussen Beliris en de tijdelijke vennootschap Progrès soms gespannen verliep. Bij dergelijke grootschalige werken, waar zeer grote financiële bedragen mee gemoeid zijn, is het normaal dat er meningsverschillen ontstaan. Het meest heikele twistpunt was de studie over de technische haalbaarheid van de *jetgroutingpalen*, die uiteindelijk niet zijn gemaakt.

Daar werd op voorhand over gesproken om het moment waarop die palen zouden moeten worden vervaardigd, voor te bereiden, maar dat moment is nooit aangebroken. Het gaat dus om een interessante casus, aangezien alle beslissingen die na de gespannen gesprekken met de aannemer zijn genomen, nooit zijn uitgevoerd.

De gespannen sfeer heeft nadien plaats geruimd voor constructievere contacten, waarbij beide partijen er samen naar streefden om oplossingen te vinden. Een van de punten die tijdens die gesprekken aan bod kwamen, was de veiligheid van de arbeiders die de galerijen moesten aanleggen.

Volgens **mevrouw Joëlle Maison** ligt de oorspronkelijke fout in dit dossier bij het vastleggen van een plafond voor de federale financiering van een project dat de draagkracht van het Brussels Gewest ver te boven ging, een beslissing waarvoor Beliris niet verantwoordelijk was. Dat is overigens een politieke fout die Charles Picqué heeft erkend. Kon men het zich veroorloven een dergelijk project aan te vatten onder zulke financiële voorwaarden voor het Brussels Gewest?

De heer Bossut heeft uitgelegd welke drie scenario's naar voren werden geschoven in het voorjaar van 2023, toen de omvang van de overschrijding van de oorspronkelijke ramingen het project op zijn kop zette. Werd op dat moment niet nog een ander scenario overwogen, namelijk de volledige stopzetting van de werken?

M. Cédric Bossut antwoordt dat Beliris als gedelegeerd bouwheer niet bevoegd was om voor te stellen het project volledig stop te zetten. Het moest de Brusselse Regering daarentegen wel vragen om te verduidelijken welk vervolg zij voor ogen had voor het deel tussen het Noordstation en

avec les membres du comité stratégique, de mettre en œuvre la décision du gouvernement de suspension totale du projet. Quant à la question de la viabilité du projet de métro sans le tronçon Nord, elle ne regarde pas Beliris, qui est une administration au service de la Région.

M. Oliver Rittweger de Moor demande qui finalement était responsable de mener des études géologiques suffisantes, que ce soit pour la gare du Nord ou sur le tronçon Nord-Bordet? Était-ce Beliris ou BMN? Le représentant de Galère SRL a avancé, lors de son audition, que le mode de passation du marché pour le tronçon Nord-Bordet avait été modifié. Qu'en est-il?

En outre, quelle est l'estimation finale des coûts de construction d'un dépôt à Haren et pour l'aménagement des stations? Serions-nous au-delà des 4,7 milliards d'euros?

L'architecte Bruno Clerbaux, lors de son audition, affirmait que son rapport d'incidences environnementales avait été commandé trop tard, bien après la validation du tracé ou des méthodes pour creuser. Comment M. Bossut réagit-il à ces affirmations?

De même, quel est son point de vue sur la décision de scinder le projet en deux tronçons différents? Qu'en est-il de l'indépendance des bureaux d'études qui travaillent sur de tels dossiers?

Une seule étude sur l'ensemble du tracé, pour beaucoup d'experts, c'était totalement insuffisant pour un projet de cette ampleur. Qu'est-ce que vous en pensez? Est-ce qu'il n'y a pas eu trop peu de bureaux d'études réellement indépendants, non liés à la cause, impliqués dans le projet de métro 3?

Par ailleurs, le consortium Denys-FCC Construcción a sous-entendu qu'Arcadis avait sous-estimé les coûts de réalisation du chantier? Que pense Beliris de cette affirmation? Si ce n'est pas Arcadis, qui est responsable de la sous-estimation des coûts?

L'orateur demande également si Beliris compte exiger le remboursement des sommes déjà avancées, étant donné la suspension du projet.

Il évoque alors les propos de Charles Picqué qui affirme regretter de ne pas avoir obtenu un financement plus important de la part de l'État fédéral. M. Bossut partage-t-il les regrets de Charles Picqué?

Quant à la remise des deux offres à Beliris pour le chantier du métro, quel est celui des deux consortiums qui a remis une offre de 2,4 milliards d'euros? En outre, quelle a été la composition au fil du temps de ce comité stratégique? Quel est le montant dépensé ou investi par Beliris dans le projet de Métro 3

Bordet. Nu komt het erop aan om samen met de leden van het strategisch comité uitvoering te geven aan de beslissing van de regering om het project volledig op te schorten. De vraag of het metroproject zonder het noordelijke deel levensvatbaar is, is geen vraag die moet worden gesteld aan Beliris, dat als administratie ten dienste staat van het gewest.

M. Oliver Rittweger de Moor vraagt wie er uiteindelijk verantwoordelijk voor was dat er zowel voor het Noordstation als voor het traject tussen het Noordstation en Bordet voldoende geologische studies zouden worden uitgevoerd. Was dat Beliris of BMN? De vertegenwoordiger van het bedrijf Galère verklaarde tijdens zijn hoorzitting dat de plaatsingswijze van de opdracht voor het traject tussen het Noordstation en Bordet gewijzigd was. Wat is daar van aan?

Op hoeveel wordt de uiteindelijke kostprijs van de bouw van een stelplaats in Haren en de inrichting van de stations geraamd? Gaan we boven de 4,7 miljard euro uitkomen?

Architect Bruno Clerbaux verklaarde tijdens zijn hoorzitting dat het milieueffectenrapport te laat werd besteld, lang nadat het tracé en de gekozen graafmethoden al waren goedgekeurd. Wat is de reactie van de heer Bossut op die beweringen?

De spreker zou ook graag weten wat de heer Bossut vindt van de beslissing om het project op te splitsen in twee delen. In welke mate zijn de studiebureaus die bij dergelijke dossiers betrokken zijn, onafhankelijk?

Veel deskundigen vinden één studie voor het volledige tracé onvoldoende voor een dergelijk grootschalig project. Wat vindt de heer Bossut daarvan? Waren er niet te weinig echt onafhankelijke studiebureaus betrokken bij het Metro 3-project?

Voorts liet het consortium Denys-FCC Construcción verstaan dat Arcadis de kosten voor de uitvoering van de werken zou hebben onderschat. Wat is de reactie van Beliris op die bewering? Indien Arcadis niet verantwoordelijk was voor het onderschatten van de kosten, wie dan wel?

De spreker vraagt ook of Beliris, nu het project is opgeschort, van plan is om de reeds voorgeschoten bedragen terug te vorderen.

Vervolgens verwijst hij naar de uitspraken van Charles Picqué, die betreurde dat hij geen grotere financiële bijdrage had verkregen van de federale overheid. Deelt de heer Bossut die opvatting?

Tot slot vraagt de spreker welk van de twee consortia bij Beliris een offerte van 2,4 miljard euro heeft ingediend voor de metrowerken. Daarnaast verneemt hij graag hoe het strategisch comité in de loop der jaren was samengesteld. Hoeveel heeft Beliris tot dusver besteed aan of geïnvesteerd in het Metro 3-project?

M. Cédric Bossut affirme que Beliris est bien responsable de la quantité des sondages, sur la base des propositions effectuées par le bureau d'études BMN. Le bureau de contrôle technique estime ensuite si le nombre de sondage est suffisant pour caractériser le sous-sol.

Sur la base de l'avis du bureau de contrôle technique, les campagnes d'essais géotechniques successives sont validées. Par ailleurs, Beliris avait prévu d'effectuer une troisième campagne d'essais géotechniques sur la base de l'expérience des entreprises et de leurs demandes dans le cadre de la procédure de négociation.

L'orateur précise que le marché public a toujours été une procédure négociée avec publicité européenne, sans que le mode de passation ne change. Quant à l'absence de remise d'offre de Galère SRL, l'intervenant en donne une autre lecture. Le groupe BAM, dont Galère faisait partie, était en profonde restructuration lors la procédure négociée. BAM Contractors, qui faisait également partie du groupe BAM, a été revendue à Staatsbader. Quant à Galère, elle a été revendue à Thomas & Piron.

L'orateur précise que la construction du dépôt à Haren est estimé à un coût de 160 millions d'euros.

Quant au RIE élaboré par le bureau d'études de Bruno Clerbaux, il convient de préciser que c'est perspective.brussels qui en était le commanditaire. De plus, l'ensemble des recommandations de M. Clerbaux ont été prises en considération dans les études d'avant-projet et de projet. Enfin, ce RIE aboutissait à la conclusion d'une pertinence du projet d'extension du métro vers le nord de Bruxelles.

Avoir une seule étude sur l'ensemble du tracé est sans doute insuffisant. Mais avoir une étude pour chaque station de métro ou juste pour le tunnelier n'est pas non plus une bonne solution puisqu'il aurait fallu coordonner l'ensemble de toutes les études.

Concernant l'indépendance des bureaux d'études, M. Cédric Bossut explique que certains d'entre eux n'ont pas participé à la réalisation du projet en lui-même, comme Aménagement (Bruno Clerbaux) ou le groupement de deux bureaux d'études, Tractebel et Ariès, qui ont travaillé sur l'étude d'incidences lors de la demande de permis d'urbanisme.

L'intervenant relate que le débat monotube vs bitube est vieux comme la lune, les deux méthodes ayant chacune leurs partisans. En réalité, il n'existe pas de technique miraculeuse applicable en toutes circonstances. La preuve en est que les deux techniques sont utilisées à Bruxelles, notamment pour la construction de tunnels.

De heer Cédric Bossut stelt dat Beliris wel degelijk verantwoordelijk was om te bepalen hoeveel onderzoeken moesten worden uitgevoerd en dat het zich daarvoor baseerde op de voorstellen van het studiebureau BMN. Vervolgens schatte het technische controlebureau in of het aantal onderzoeken volstond om de kenmerken van de ondergrond in kaart te brengen.

Op basis van het oordeel van het technische controlebureau werd dan groen licht gegeven voor de achtereenvolgende reeksen van geotechnische proeven. Beliris was van plan om een derde reeks geotechnische proeven te laten uitvoeren, waarvoor het zich zou baseren op de ervaring van de aannemers en de vragen die zij tijdens de onderhandelingsprocedure zouden formuleren.

De spreker verduidelijkt dat de overheidsopdracht stevast verliep op basis van een onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking en dat de plaatsingswijze niet gewijzigd werd. Volgens hem speelden er andere redenen waarom de firma Galère geen offerte heeft ingediend. De groep BAM, waarvan Galère deel uitmaakte, onderging tijdens de onderhandelingsprocedure een grondige herstructurering. BAM Contractors, dat ook onderdeel vormde van de groep BAM, werd verkocht aan Staatsbader. Galère werd dan weer verkocht aan Thomas & Piron.

De spreker verduidelijkt dat de kostprijs van de bouw van de stelplaats in Haren geraamd werd op 160 miljoen euro.

Voorts wijst hij erop dat het door het studiebureau van de heer Bruno Clerbaux opgestelde MER besteld was door perspective.brussels. In de studies van het voorontwerp en het ontwerp is overigens met alle aanbevelingen van de heer Clerbaux rekening gehouden. De conclusie van dat MER luidde dat de geplande uitbreiding van het metronet naar het noorden van Brussel zinvol zou zijn.

Eén studie voor het volledige tracé was allicht niet voldoende. Het zou echter ook geen goede oplossing geweest zijn om voor elk metrostation apart of enkel voor de tunnelboormachine een studie uit te voeren, want al die studies hadden gecoördineerd moeten worden.

Wat de onafhankelijkheid van de studiebureaus betreft, legt de heer Cédric Bossut uit dat sommige van die bureaus niet betrokken waren bij de uitvoering van het project als dusdanig, met name Aménagement (van de heer Bruno Clerbaux) en het consortium van de twee studiebureaus Tractebel en Ariès, die in de fase van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag hebben gewerkt aan de effectenstudie.

De spreker voert aan dat het debat over een tunnel met één of twee kokers al zou oud is als de straat. Voor elk van beide methodes zijn voorstanders te vinden. In werkelijkheid bestaat er geen wondertechniek die in alle omstandigheden toepasbaar is. Het beste bewijs daarvan is dat beide technieken in Brussel gebruikt zijn om tunnels te bouwen.

Sur le plan technique, un bitube nécessiterait la réalisation d'ouvrages de bifurcations pour relier les deux tubes, et cela pour des raisons d'exploitation et de sécurité. Comme ces connexions doivent être effectuées sous le niveau de la nappe phréatique, la technique de congélation est indispensable pour la réaliser. Cela augmenterait encore plus les quantités à congeler.

Quant à la construction des stations, elles sont plus complexes à construire avec un bitube, notamment parce qu'elles sont plus proches de la surface mais aussi parce qu'elles représentent une largeur plus importante.

En outre, un ouvrage complémentaire aurait dû être réalisée au niveau de la gare du Nord, pour passer du système monotube qui va d'Albert à la gare du Nord pour ensuite passer à du bitube. En outre, dans le cadre d'un bitube, un certain nombre d'installations, de sécurité, de signalisation, etc., doivent être dupliquées, ce qui induit des coûts complémentaires. Pour rappel, la choix du monotube a fait l'objet de longues discussions entre Beliris, la STIB, la DITP et les bureaux d'études.

Le choix du monotube a été retenue par la task force, prédécesseur du comité stratégique, le 24 février 2015 pour être validé ensuite par le Gouvernement régional le 26 mars 2015. Ce choix a été réétudié dans le cadre de l'étude d'incidences. C'est le choix du monotube qui détermine la profondeur des stations à 25 mètres. Le diamètre du monotube étant de 9m80, il faut une épaisseur d'une fois et demi la taille du monotube entre la surface et le niveau supérieur du monotube.

Concernant le remboursement des montants déjà avancés, Beliris maintient la position défendue lors de la précédente audition. Il s'agit de 464.417.714 euros à décomposer comme suit: 61.681.967 euros d'études et travaux pour le prolongement du métro 3 et 402.735.748 euros pour ce qui est du préfinancement versé à la STIB.

En arrondissant, nous parvenons aux montants suivants: 160 millions d'euros ont été affectés à du matériel roulant, 90 millions d'euros ont été affectés au dépôt Erasme, 41 millions d'euros ont été affectés à la station Toots, 29 millions d'euros pour le dépôt de tram de Haren et 28 millions d'euros pour l'automatisation des lignes 1 et 5.

Alain Maron s'interroge sur les projections budgétaires relatives aux travaux restant à faire au niveau de la gare du Nord. Quel somme sera dépensée à cet effet? Ensuite, qu'en est-il du solde disponible des montants dont Beliris dispose?

Cédric Bossut indique que l'affectation des soldes disponibles de Beliris doit encore être discutée au niveau

Technisch gezien zijn er voor een tunnel met twee kokers om exploitatie- en veiligheidsredenen vertakkingen nodig om de twee kokers met elkaar te verbinden. Aangezien dergelijke verbindingen onder de grondwaterlaag tot stand moeten worden gebracht, is het absoluut nodig om gebruik te maken van de bevrozingstechniek. Daardoor moeten nog grotere volumes worden bevroren.

Bovendien is de bouw van stations moeilijker wanneer er wordt gekozen voor een tunnel met twee kokers, niet alleen omdat ze dichter bij het maaiveld komen te liggen, maar ook omdat ze breder ontworpen moeten worden.

Daarenboven had ter hoogte van het Noordstation een bijkomend kunstwerk gebouwd moeten worden om de tunnel met één koker van Albert naar het Noordstation te laten overgaan in een tunnel met twee kokers. Voor een tunnel met twee kokers zijn voorts dubbel zoveel installaties, veiligheidsuitrustingen en signalisatievoorzieningen nodig, wat bijkomende kosten meebrengt. Over de keuze voor een tunnel met één koker hebben uitvoerige gesprekken plaatsgevonden tussen Beliris, de MIVB, de DIOV en de studie bureaus.

De taskforce, de voorloper van het strategisch comité, sprak zich op 24 februari 2015 uit voor een tunnel met één koker en de Brusselse Regering bekrachtigde die keuze vervolgens op 26 maart 2015. Die keuze werd in de effectenstudie opnieuw onder de loep genomen. Door te kiezen voor een tunnel met één koker werd de diepte van de stations bepaald op 25 meter. Aangezien de diameter van de tunnel met één koker 9,80 meter zou bedragen, moest de afstand tussen het maaiveld en de bovenkant van de tunnel met één koker anderhalf keer de diameter van de koker bedragen.

Met betrekking tot de terugbetaling van de reeds voorgeschieden bedragen blijft Beliris bij het standpunt dat het tijdens de vorige hoorzitting al had ingenomen. Het gaat om een bedrag van 464.417.714 euro dat als volgt kan worden uitgesplitst: 61.681.967 euro voor studies en werken met het oog op de uitbreiding van Metro 3 en 402.735.748 euro aan voorfinanciering die aan de MIVB is uitbetaald.

Afgerond komt dat neer op de volgende bedragen: 160 miljoen euro voor rollend materieel, 90 miljoen euro voor de stelplaats Erasmus, 41 miljoen euro voor het station Toots Thielemans, 29 miljoen euro voor de tramstelplaats in Haren en 28 miljoen euro voor de automatisering van de lijnen 1 en 5.

Alain Maron vraagt naar de budgettaire raming van de nog uit te voeren werken ter hoogte van het Noordstation. Welk bedrag zal daaraan worden besteed? Hoeveel bedraagt het beschikbare saldo van de bedragen waarover Beliris beschikt?

Cédric Bossut geeft aan dat de bestemming van de beschikbare saldi van Beliris nog moet worden besproken

du comité de coopération. L'avenant de l'accord de coopération, couvrant également l'année 2026, doit encore être négocié, en raison de la longueur de la formation du Gouvernement régional.

En ce qui concerne les coûts des travaux encore à réaliser, ces informations doivent encore faire l'objet de discussions avec l'entrepreneur. Il ne peut donc annoncer ici des budgets pour ne pas tronquer les négociations.

Mme Joëlle Maison rappelle que la société Denys prétend pouvoir passer en dessous du palais de Midi sans le déconstruire pour des travaux qui s'envisagent dans un délai plus court et moins cher. Que pense M. Bossut de cette assertion?

M. Cédric Bossut précise que la technique que le groupe Denys veut mettre en avant s'appelle le *dream cutter*. Au moment où il l'a présenté, il ne l'avait pas encore testé. Aujourd'hui, un test serait en cours à Anvers, mais il en ignore les résultats. Il refuse donc de se prononcer sur la faisabilité d'une utilisation du Dream Cutter en dessous du palais du Midi.

Mme Clémentine Barzin revient sur l'absence de réponse du gouvernement sortant à l'étude préliminaire transmise par Beliris. Le gouvernement était-il en possession de tous les éléments complémentaires demandés à ce stade?

En ce qui concerne le cahier des charges, quelle est la latitude que le comité stratégique a eue concernant la pondération des points pour la désignation de l'entreprise, dont les 20 % pour l'aspect CO₂. Quelle est l'administration qui aurait proposé cette pondération de 20 %. Est-ce Beliris? Est-ce Bruxelles Environnement?

Dans l'avenir, Quels seraient les choix que l'on pourrait faire en termes de nombre de station? Quelles seraient celles qui devraient être privilégiées? Enfin, les contraintes imposées par les communes ont-elles été chiffrées?

M. Cédric Bossut répond qu'en juillet 2023, le Gouvernement régional a demandé à Beliris d'analyser le grand écart entre l'estimation et les offres commerciales réceptionnées. Cette note a été remise à la STIB en juillet 2024.

Pour cette analyse, Beliris a fait appel au bureau d'études, Lombardi, pour la question de l'écoulement du sol. Le temps de désigner ce bureau d'études, de faire un essai complémentaire d'écoulement du sol pour le cas Collignon, cela a duré un an.

Les trois critères de pondération des points pour l'attribution du marché de travaux du lot 3 ont été proposés par Beliris et la STIB avant d'être présentés au comité stratégique, qui l'a validée. Le ministre de tutelle de Beliris a soumis ces éléments au conseil d'administration de la STIB, qu'il a validée, de même que le Conseil des ministres

in het samenwerkingscomité. Over de bijakte bij de samenwerkingsovereenkomst, die ook het jaar 2026 bestrijkt, dient nog te worden onderhandeld, omdat de regeringsvorming zo lang heeft aangesleept.

Over de kosten van de nog uit te voeren werken moet nog worden gesproken met de aannemer. Om de onderhandelingen niet te fnuiken kan hij in deze commissie dus niets zeggen over de budgetten.

Mme Joëlle Maison wijst erop dat het bedrijf Denys beweert onder het Zuidpaleis door te kunnen graven zonder het gebouw af te breken, waardoor de werken sneller en goedkoper zouden kunnen verlopen. Wat vindt de heer Bossut van die bewering?

De heer Cédric Bossut verduidelijkt dat de techniek die het consortium Denys naar voren schuift, beter bekend staat als de *dreamcutter*. Toen het die voorstelde, was die nog niet uitgetest. Momenteel zou er in Antwerpen een test lopen, maar hij weet niet wat de resultaten daarvan zijn. Hij wil dus geen uitspraken doen over de haalbaarheid om de dreamcuttertechniek onder het Zuidpaleis te gebruiken.

Mevrouw Clémentine Barzin gaat in op het feit dat de ontslagnemende regering destijds niet gereageerd heeft op de voorstudie die Beliris had bezorgd. Beschikte de regering toen over alle gevraagde bijkomende gegevens?

Hoeveel vrijheid had het strategisch comité bij de weging van de punten om op basis van het bestek een aannemer aan te stellen, waarbij onder meer de CO₂-voetafdruk meetelde voor 20 % van de punten? Welke overheidsdienst zou die weging van 20 % hebben voorgesteld? Was het Beliris? Was het Leefmilieu Brussel?

Welke keuzes zouden we in de toekomst kunnen maken wat het aantal stations betreft? Welke stations zouden de voorkeur moeten krijgen? Werd tot slot berekend hoeveel de door de gemeenten opgelegde verplichtingen gekost hebben?

De heer Cédric Bossut antwoordt dat de Brusselse Regering Beliris in juli 2023 heeft gevraagd om het grote verschil tussen de raming en de ontvangen offertes te onderzoeken. Die nota werd in juli 2024 aan de MIVB bezorgd.

In het kader van die analyse deed Beliris een beroep op het studiebureau Lombardi om de grondwaterstromen te bestuderen. Het heeft een jaar geduurd om dat studiebureau aan te wijzen en een bijkomend onderzoek naar de grondwaterstromen ter hoogte van Collignon uit te voeren.

De drie wegingscriteria voor de punten op basis waarvan de opdracht voor de aanneming van werken voor het derde perceel zou worden gegund, waren voorgesteld door Beliris en de MIVB. Nadien werden ze voorgelegd aan het strategisch comité, dat ze heeft goedgekeurd. De minister die belast was met Beliris, heeft die elementen

fédéral, puisque c'est un marché supérieur au seuil. Ces critères figurent bien dans le rapport initial.

Pour en venir à la réflexion sur le nombre de stations, il y a lieu de réfléchir aussi à leur implantation, car on peut se poser la question de la pertinence de certaines d'entre elles. À cet égard, la station Liedts a le plus grand potentiel de voyageurs. La station Bordet, qui est en tête de ligne, est aussi importante, de même la station Verboekhoven, qui présente un intérêt multimodal et qui préserve l'avenir pour une station RER. Par contre, Collignon, Riga, Tilleul et Paix ont un potentiel de voyageurs moins élevé.

Enfin, les conséquences budgétaires des contraintes imposées par les communes n'est pas chiffré, mais il y a une présomption qu'elles ont eu un effet évident sur le prix remis par les soumissionnaires.

Réunion du 28 mai 2026

2.18. Exposé de Briec de Meeûs, directeur général, STIB

M. Briec de Meeûs précise que son exposé portera principalement sur les chapitres 4 et 5 du rapport de la Cour des comptes relatifs au projet Métro 3.

Il rappelle d'emblée que la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) réalise régulièrement des audits internes et souligne l'intérêt de ces exercices, qui permettent de remettre en question les pratiques existantes et de formuler des recommandations d'amélioration. La STIB a toutefois été surprise par la manière dont le rapport de la Cour des comptes a été structuré et rédigé. Selon lui, certaines conclusions apparaissent particulièrement sévères, parfois insuffisamment étayées, et certaines affirmations peuvent être contestées. Il rappelle que la STIB a transmis un document de réponse détaillé d'environ soixante pages répondant point par point aux observations formulées et regrette que ces éléments n'aient pas été davantage pris en compte. Néanmoins, plusieurs recommandations formulées par la Cour des comptes sont pertinentes et méritent d'être mises en œuvre.

L'orateur revient ensuite sur l'implication historique de la STIB dans le développement du métro bruxellois. En 1965, l'État a conclu une convention avec la STIB afin de développer le prémétro puis le métro. Dès cette époque, la société a été associée à la conception et à la réalisation des infrastructures souterraines grâce à ses compétences techniques et à l'expertise de ses ingénieurs. Il faut souligner la pertinence de la stratégie adoptée à l'époque, consistant à construire des ouvrages de prémétro

voorgelegd aan de raad van bestuur van de MIVB, die haar goedkeuring gaf, en aan de federale ministerraad, aangezien het ging om een overheidsopdracht waarvan de waarde hoger was dan de bekendmakingsdrempel. Die criteria waren opgenomen in het eerste rapport.

Voorts zou het niet alleen de moeite lonen om na te denken over het aantal stations, maar ook over de plaatsen waar die zouden komen, want men kan zich afvragen of sommige locaties wel zinvol zijn. In dat verband is het potentiële aantal reizigers het grootst in het station Liedts. Ook het station Bordet aan het begin van de lijn is van groot belang, net als het station Verboekhoven dat interessant is als multimodaal knooppunt, waar de mogelijkheid behouden is om er in de toekomst een GEN-station tot stand te brengen. De stations Colignon, Riga, Linde en Vrede hebben daarentegen een lager reizigerspotentieel.

Tot slot zijn de budgettaire gevolgen van de door de gemeenten opgelegde verplichtingen niet berekend. We mogen er evenwel van uitgaan dat die een duidelijke weerslag hebben gehad op de door de inschrijvers ingediende prijs.

Vergadering van 28 mei 2026

2.18. Uiteenzetting van Briec de Meeûs, directeur-generaal, MIVB

De heer Briec de Meeûs verduidelijkt dat hij het in zijn uiteenzetting voornamelijk zal hebben over het vierde en het vijfde hoofdstuk van het verslag van het Rekenhof over het Metro 3-project.

Hij wijst er om te beginnen op dat de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) regelmatig interne audits uitvoert. Die zijn heel belangrijk om de gehanteerde praktijken door te lichten en aanbevelingen te formuleren over wat er beter kan. De MIVB was echter verbaasd over de structuur en de teneur van het verslag van het Rekenhof. Hij vindt bepaalde conclusies bijzonder streng en soms zelfs onvoldoende onderbouwd. Daarnaast staan er ook beweringen in die volgens hem betwistbaar zijn. Hij wijst erop dat de MIVB een document van een zestigtal pagina's met uitvoerige antwoorden op elk van de geformuleerde opmerkingen heeft bezorgd. Hij betreurt dat daar niet meer rekening mee is gehouden. Verschillende aanbevelingen van het Rekenhof zijn echter wel relevant en het zou dus zeker de moeite lonen om die in de praktijk te brengen.

Vervolgens schetst hij welke rol de MIVB door de jaren heen heeft gespeeld bij de ontwikkeling van het Brussels metronet. In 1965 sloot de Belgische staat met de MIVB een overeenkomst om eerst een premetrolijn en daarna een metrolijn aan te leggen. De openbaarvervoersmaatschappij werd vanwege haar technische knowhow en de expertise van haar ingenieurs betrokken bij het ontwerp en de verwezenlijking van de ondergrondse infrastructuur. Hij benadrukt dat destijds een zinvolle strategie werd

directement dimensionnés pour accueillir ultérieurement du métro lourd.

La STIB participe depuis plus de soixante ans au développement continu du réseau souterrain bruxellois. Les différents prolongements et aménagements réalisés au fil des décennies témoignent d'un savoir-faire reconnu et d'une expertise accumulée de longue date.

Abordant ensuite le projet Métro 3, celui-ci s'inscrit dans la continuité des réflexions engagées entre 2008 et 2010 visant à transformer l'axe Albert-Nord en métro et à prolonger l'infrastructure vers Bordet. Il souligne que ce projet implique de nombreux acteurs institutionnels, parmi lesquels la STIB, Bruxelles Mobilité, Perspective brussels, la Région de Bruxelles-Capitale, l'État fédéral et Beliris. Il insiste sur le caractère collectif du projet et sur la complexité de sa gouvernance.

L'orateur décrit les différents mécanismes de coordination mis en place entre les partenaires. Les responsabilités de chacun ont été définies par plusieurs conventions, notamment la convention «tubes, stations et dépôts» conclue en 2020 entre la STIB et Beliris.

S'agissant du pilotage du projet, la STIB dispose d'une expérience importante dans la gestion de projets d'infrastructure complexes. Il cite notamment le dépôt Erasme, les lignes de tram 9 et 10, la rénovation de la station Gare Centrale ainsi que les travaux réalisés à la station Albert. Il mentionne également la rénovation d'importants collecteurs d'égout dans le cadre du chantier Constitution.

En outre, l'ensemble des projets de la STIB sont gérés selon la méthodologie Prince2. Cette méthode repose sur une définition préalable des besoins, l'élaboration d'avant-projets, la réalisation d'études détaillées, l'exécution des travaux, les phases de test et de réception, puis le passage à l'exploitation. Selon lui, cette approche constitue une référence internationale largement utilisée par les grands maîtres d'ouvrage publics et privés.

Cette méthodologie a également été appliquée au programme Nord-Albert. Le projet a été structuré en plusieurs volets distincts et encadré par différents plans de gestion portant notamment sur la qualité, les budgets, les délais et les risques. Les différents lots techniques sont coordonnés à travers une organisation hiérarchisée allant du chantier jusqu'à la direction générale de la STIB et au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

gehanteerd, die erin bestond de kunstwerken van de premetrolijn meteen de juiste afmetingen te geven, zodat ze later dienst zouden kunnen doen voor een volwaardige metrolijn.

De MIVB werkt al meer dan zestig jaar mee aan de voortdurende ontwikkeling van het Brussels ondergrondse vervoersnet. Bij de verschillende uitbreidingen en aanpassingen die in de loop van de voorbije decennia zijn doorgevoerd, gaf zij telkens blijk van een erkende knowhow en een jarenlang opgebouwde expertise.

Vervolgens gaat hij in op het Metro 3-project. Dat project sluit aan op de plannen die tussen 2008 en 2010 werden gemaakt om de lijn tussen Albert en het Noordstation om te vormen tot een metrolijn en te verlengen tot Bordet. Daar werden heel wat institutionele partners bij betrokken, waaronder de MIVB, Brussel Mobiliteit, perspective brussels, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de federale overheid en Beliris. Hij benadrukt dat het project berustte op een collectieve samenwerking en dat het beheer ervan zeer complex in elkaar zat.

De spreker omschrijft de verschillende mechanismen die werden opgezet om te zorgen voor de coördinatie tussen de partners. Er werden verschillende overeenkomsten gesloten waarin de verantwoordelijkheden van elke betrokken partij stonden omschreven. Zo sloten de MIVB en Beliris in 2020 een overeenkomst die betrekking had op de tunnelkokers, de stations en de stelplaatsen.

De MIVB beschikte al over heel wat ervaring met het beheer van complexe infrastructuurprojecten en was dus goed geplaatst om het project aan te sturen. Hij verwijst onder meer naar de stelplaats Erasmus, de tramlijnen 9 en 10, de renovatie van het metrostation Centraal Station en de werken aan het station Albert. Hij vermeldt ook de vernieuwing van grote rioolcollectoren op de bouwplaats ter hoogte van het Grondwetplein.

De MIVB beheert al haar projecten op basis van de Prince 2-methode. Die methode bestaat erin vooraf de behoeften te bepalen, voorontwerpen uit te werken, gedetailleerde studies te verrichten, de werken uit te voeren, de test- en opleveringsfase te doorlopen en vervolgens het eindresultaat in gebruik te nemen. Die aanpak geldt als een internationale standaard die op brede schaal wordt toegepast door grote publieke en particuliere bouwheren.

Die methode werd ook gevolgd voor het programma voor het traject tussen het Noordstation en Albert. Het project werd structureel opgesplitst in meerdere aparte delen en steunde op verschillende beheersplannen waarin onder meer bepalingen waren opgenomen over de kwaliteit, de budgetten, de termijnen en de risico's. Voor de coördinatie van de verschillende technische percelen was een regeling uitgetekend die het hele hiërarchische doorloopp proces behelsde, van de bouwplaats tot de algemene leiding die in handen was van de MIVB en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Par ailleurs, chaque difficulté technique rencontrée au cours du projet a donné lieu à la recherche de solutions en collaboration avec les bureaux d'études, les entrepreneurs et les autres partenaires concernés.

Abordant ensuite la question de la transparence, il conteste les critiques formulées par la Cour des comptes. La STIB a adopté dès le début de l'audit une attitude d'ouverture totale. Une équipe dédiée a ainsi été constituée afin de répondre aux demandes de la Cour et de mettre à sa disposition l'ensemble des informations sollicitées. Plus de 72.000 documents ont été transmis à la Cour des comptes. Si certaines recherches se sont révélées complexes en raison de l'ancienneté de certains documents ou de l'existence d'archives physiques antérieures à la numérisation systématique, pour autant toutes les informations disponibles auraient été communiquées. Il ajoute que de nombreuses notes ont également été transmises au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale tout au long du projet.

L'orateur rappelle ensuite le fonctionnement des organes de décision de la STIB en matière de marchés publics. Les marchés supérieurs à 2,5 millions d'euros relèvent du conseil d'administration. Les marchés compris entre 750.000 euros et 2,5 millions d'euros sont soumis au comité de gestion. Les marchés inférieurs à 750.000 euros relèvent de la compétence de l'administrateur-directeur général. L'ensemble des marchés liés au projet Métro 3 ont suivi ces procédures et ont été communiqués à la Cour des comptes.

Concernant les relations avec les instances extérieures, la STIB a répondu à de nombreuses questions parlementaires, participé à plusieurs auditions et organisé des visites de chantier. Il souligne également avoir répondu aux demandes de la Commission régionale de mobilité (CRM) à travers plusieurs séances d'information.

S'agissant de la gestion des marchés publics, la STIB applique des procédures particulièrement rigoureuses. Chaque marché est soumis à plusieurs niveaux de contrôle, notamment juridique, administratif et budgétaire. Les acheteurs bénéficient de formations spécifiques et disposent de procédures internes détaillées. Il souligne également les améliorations apportées au service des achats depuis la période postérieure à la crise sanitaire.

Par ailleurs, la gestion documentaire des projets repose sur des outils informatiques partagés permettant le suivi des différentes versions des documents et la centralisation de l'information.

L'intervenant évoque ensuite les recommandations formulées par la Cour des comptes, affirmant que plusieurs d'entre elles ont déjà été entièrement mises en œuvre tandis que d'autres sont en cours d'exécution.

Abordant l'état d'avancement du chantier, la majeure partie des infrastructures prévues est déjà réalisée. Les

Voorts werd voor elk technisch probleem dat zich tijdens het project voordoed, in samenwerking met de studiebureaus, de aannemers en de andere betrokken partners gezocht naar een oplossing.

Vervolgens betwist hij de kritiek van het Rekenhof over de transparantie. De MIVB heeft van bij het begin van de audit blijk gegeven van volledige openheid. Er werd een speciaal team samengesteld om te antwoorden op de vragen van het Rekenhof en alle gegevens waarom het verzocht, te bezorgen. Er werden meer dan 72.000 documenten doorgestuurd naar het Rekenhof. Het onderzoekswerk verliep soms moeizaam, omdat bepaalde stukken al oud waren of uit fysieke archieven moesten worden gehaald die dateerden van voor het digitaliseringstijdperk, maar uiteindelijk werd wel alle beschikbare informatie meegedeeld. Ook werden tijdens het hele project talrijke nota's bezorgd aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Vervolgens legt de spreker uit welke organen van de MIVB beslissingen nemen over overheidsopdrachten. De raad van bestuur buigt zich over opdrachten van meer dan 2,5 miljoen euro. Opdrachten met een waarde tussen 750.000 en 2,5 miljoen euro worden voorgelegd aan het beheerscomité. Voor opdrachten van minder dan 750.000 euro is de administrateur-directeur-generaal bevoegd. Die procedure werd voor alle opdrachten van het Metro 3-project gevolgd en het Rekenhof werd daarvan op de hoogte gehouden.

De MIVB onderhoudt ook contacten met externe instanties door te antwoorden op tal van parlementaire vragen, deel te nemen aan meerdere hoorzittingen en werkbezoeken te organiseren. Tijdens enkele infovergaderingen is ook geantwoord op de vragen van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC).

Voor het beheer van overheidsopdrachten hanteert de MIVB bijzonder strenge procedures. Er is een meervoudig controlesysteem. Zo wordt elke opdracht onderworpen aan een juridische, administratieve en budgettaire controle. De aankopers krijgen specifieke opleidingen en moeten uitvoerig omschreven interne procedures naleven. Hij vestigt ook nadrukkelijk de aandacht op de verbeteringen die na de coronacrisis in de aankoopdienst werden doorgevoerd.

Voor het documentenbeheer van het project werd gebruikgemaakt van IT-tools waarmee de verschillende versies van stukken konden worden opgevolgd en de informatie kon worden gecentraliseerd.

De spreker gaat daarna in op de aanbevelingen van het Rekenhof. Hij stelt dat er daarvan al verschillende zijn uitgevoerd en er voor een aantal andere voorbereidingen lopen om ze in de praktijk te brengen.

Wat de voortgang van de werken betreft, zegt hij dat het grootste deel van de geplande infrastructuur

travaux restant à exécuter concernant principalement la zone du Palais du Midi ainsi que certains aménagements liés au tram.

Il souligne néanmoins les difficultés engendrées par les nombreuses procédures administratives, urbanistiques et contentieuses. S'il faut reconnaître leur importance dans un État de droit, leur multiplication provoque des retards significatifs et des surcoûts importants.

Il rappelle enfin que le gouvernement a décidé de poursuivre les travaux afin de permettre dans un premier temps l'exploitation de l'infrastructure sous forme de prémétro, une décision qui permet de préserver les investissements déjà réalisés et de maintenir la possibilité d'une conversion future au métro.

2.19. Échange de vues

Mme Sofia Bennani revient sur le calendrier du réaménagement de l'avenue de Stalingrad. Elle rappelle les déclarations de la ministre de la Mobilité concernant le démarrage des travaux de voirie à l'automne 2026 et la remise progressive de l'espace public aux habitants, commerçants et visiteurs du quartier. Elle demande de confirmer ce calendrier ainsi que les principales incertitudes susceptibles de l'affecter.

La députée évoque ensuite les mesures d'accompagnement destinées aux commerçants du quartier. En effet, plusieurs dépenses destinées à renforcer l'attractivité du quartier ont suscité des critiques, notamment certaines installations temporaires jugées peu pertinentes au regard des nuisances persistantes du chantier. Elle demande un bilan détaillé du groupe d'accompagnement, le nombre de réunions organisées, les actions menées et la ventilation complète des budgets consacrés aux mesures d'attractivité. Elle souligne que ces informations auraient déjà été sollicitées à plusieurs reprises par les commerçants sans avoir été communiquées.

M. Carlos Van Hove confirme que le marché relatif au réaménagement de l'avenue de Stalingrad a été attribué récemment. Les travaux seront réalisés par tronçons.

L'intervenant précise que la partie située au droit de la station Constitution pourra être réaménagée dès la fin de la foire du Midi, la station étant pratiquement achevée. Le tronçon compris entre la place Rouppe et le Palais du Midi fera également l'objet d'un réaménagement complet. En revanche, la partie située devant le Palais du Midi ne pourra être aménagée définitivement avant la réalisation des travaux encore nécessaires dans cette zone. Un aménagement provisoire y sera donc mis en place afin de permettre la circulation des piétons et des véhicules.

reeds is verwezenlijkt. De nog uit te voeren werken zijn voornamelijk die ter hoogte van het Zuidpaleis en enkele aanpassingswerken voor de tramlijn.

Hij benadrukt echter dat de vele administratieve en stedenbouwkundige procedures en geschillenprocedures de zaken hebben bemoeilijkt. Dergelijke procedures zijn in een rechtsstaat van groot belang, maar als er daar veel van zijn, krijg je onvermijdelijk te maken met aanzienlijke vertraging en hoge meerkosten.

Tot slot wijst hij erop dat de regering beslist heeft om de werken verder uit te voeren, zodat de infrastructuur in eerste instantie kan worden benut voor een premetrolijn. Dankzij die beslissing zijn de reeds verrichte investeringen niet vergeefs en blijft de mogelijkheid behouden om in de toekomst de omschakeling te maken naar een metrolijn.

2.19. Gedachtewisseling

Mevrouw Sofia Bennani wil het hebben over het tijdschema voor de heraanleg van de Stalingradlaan. De minister van Mobiliteit heeft verklaard dat de wegenwerken in het najaar van 2026 van start zouden gaan en dat de openbare ruimte geleidelijk zou worden teruggegeven aan de bewoners, handelaars en bezoekers van de wijk. Zij vraagt of die planning kan worden bevestigd en wat de voornaamste onzekerheden zijn die nog roet in het eten kunnen gooien.

Vervolgens kaart het parlementslid de begeleidende maatregelen voor de handelaars in de wijk aan. Er is kritiek gekomen op verschillende uitgaven die bedoeld waren om de wijk aantrekkelijker te maken, waaronder een aantal tijdelijke installaties die in het licht van de aanhoudende hinder door de werken als vrij nutteloos werden beschouwd. Zij vraagt om een uitvoerig overzicht van de resultaten van het begeleidingscomité te bezorgen, mee te delen hoeveel vergaderingen hebben plaatsgevonden en welke initiatieven op touw zijn gezet, en een volledige uitsplitsing te bezorgen van de budgetten die zijn besteed aan maatregelen om de aantrekkelijkheid van de wijk te bevorderen. Zij benadrukt dat de handelaars al meermaals om die informatie hebben gevraagd, maar ze nooit hebben gekregen.

De heer Carlos Van Hove bevestigt dat de opdracht voor de heraanleg van de Stalingradlaan onlangs werd gegund. De werken zullen in stukken worden uitgevoerd.

De spreker verduidelijkt dat het deel ter hoogte van het station Grondwet zal kunnen worden heraangelegd zodra de Zuidfoor erop zit, aangezien dat station nagenoeg voltooid is. Ook het stuk tussen het Rouppeplein en het Zuidpaleis zal volledig worden heraangelegd. De eindafwerking van het deel voor het Zuidpaleis zal echter niet kunnen plaatsvinden, zolang de werken die daar nog nodig zijn, niet zijn voltooid. Dat deel krijgt dus een tijdelijke inrichting om voetgangers- en autoverkeer mogelijk te maken.

S'agissant du passage sous le tunnel du prémétro, il indique que les travaux de congélation du sol et de creusement constituent une phase techniquement complexe qui devrait durer environ deux ans. Le réaménagement complet de cette partie pourrait dès lors intervenir à l'horizon 2029-2030.

Concernant le boulevard Jamar, il précise que le tunnel est achevé et que les travaux de raccordement sous la place Bara sont en cours. La fermeture des puits de chantier permettra ensuite le réaménagement progressif de l'espace public.

Abordant les mesures d'accompagnement, l'orateur rappelle que le premier pacte d'accompagnement, adopté en 2019, prévoyait un budget de 10 millions d'euros destiné à soutenir les commerçants et l'attractivité du quartier. Certaines mesures n'ayant pas rencontré le succès escompté, le dispositif a été revu. Depuis lors, des appels à projets permettent aux acteurs du quartier de proposer eux-mêmes les initiatives à soutenir.

Un second pacte est entré en vigueur en 2025. Celui-ci reprend une partie des mesures existantes, élargit le périmètre des bénéficiaires et augmente les moyens consacrés aux indemnisations.

Concernant la communication avec les riverains et commerçants, il rappelle que des réunions d'information ont été organisées dès le début du chantier. Après la période de pandémie, d'autres canaux de communication ont été privilégiés, notamment des groupes de diffusion.

Quant aux enveloppes budgétaires complémentaires évoquées par les commerçants, il précise que les pactes d'accompagnement sont des documents publics approuvés par le gouvernement. Les budgets sont suivis par un comité de pilotage réunissant des représentants des communes et de la Région.

M. Alain Maron salue la qualité générale du travail accompli par l'entreprise publique. Il estime toutefois que les responsables du projet Métro 3 font parfois preuve d'un manque d'autocritique face aux difficultés rencontrées.

Le député revient sur l'évolution du calendrier du projet. Il rappelle qu'en 2019, la mise en service du métro était encore annoncée pour 2024 et constate que plusieurs années de retard se sont désormais accumulées. En réalité, ces retards ne peuvent être expliqués uniquement par les problèmes rencontrés au Palais du Midi. Des difficultés majeures sont également apparues à la gare du Nord, ce qui suscite des interrogations sur la capacité du dispositif de gestion des risques à anticiper de tels événements.

Compte tenu des méthodologies utilisées par la STIB en matière de gestion de projet et d'identification des risques, comment comprendre que les difficultés survenues aient eu un impact aussi important sur le calendrier, le budget

Hij zegt dat de technisch complexe grondbevriezings- en graafwerken om de doorgang onder de premetrotunnel te creëren naar verwachting ongeveer twee jaar in beslag zullen nemen. De volledige heraanleg van dat deel zou bijgevolg in 2029 of 2030 kunnen plaatsvinden.

De tunnel onder de Jamarlaan is klaar en de aansluitingswerken onder het Baraplein zijn momenteel bezig. Nadat de bouwput dichtgemaakt is, kan de openbare ruimte geleidelijk worden heringericht.

Wat de begeleidende maatregelen betreft, wijst de spreker erop dat het eerste pact uit 2019 voorzag in een budget van 10 miljoen euro om de handelaars te ondersteunen en de wijk aantrekkelijker te maken. Aangezien sommige maatregelen niet het verhoopte succes hadden, werd het systeem bijgestuurd. Sindsdien kunnen de stakeholders in de wijk op basis van projectoproepen zelf initiatieven voorstellen die steun zouden moeten krijgen.

In 2025 is een tweede pact in voege getreden. Dat pact nam een deel van de reeds genomen maatregelen over, breidde het aantal potentiële begunstigden uit en trok meer middelen uit voor de schadevergoedingen.

Hij wijst erop dat van bij het begin van de werken infovergaderingen werden georganiseerd om de bewoners en de handelaars op de hoogte te houden. Na de pandemie werd de voorkeur gegeven aan andere communicatiekanalen, zoals verzendgroepen.

Wat de bijkomende budgetten betreft waarnaar de handelaars verwijzen, stelt hij dat de ondersteuningspacten door de regering zijn goedgekeurd en openbaar zijn. Een stuurgroep met vertegenwoordigers van de gemeenten en het gewest volgt de budgetten op.

De heer Alain Maron is lovend over de algemene kwaliteit van het werk van het overheidsbedrijf. Hij vindt echter dat de verantwoordelijken van het Metro 3-project soms te weinig zelfkritisch zijn bij het analyseren van de problemen.

Het parlementslicd gaat in op de bijsturing van de planning van het project. Hij herinnert eraan dat in 2019 nog werd verkondigd dat de nieuwe metrolijn in 2024 in gebruik zou worden genomen. Hij stelt vast dat inmiddels meerdere jaren vertraging zijn opgelopen. Die vertraging kan echter niet uitsluitend worden toegeschreven aan de problemen bij het Zuidpaleis. Er zijn ook grote problemen opgedoken aan het Noordstation, waardoor men zich kan afvragen of het risicobeheersysteem wel afdoende was ontworpen om daarop te anticiperen.

De MIVB hanteerde nochtans een bepaalde methode om het project te beheren en de risico's te bepalen. Dan valt het moeilijk te begrijpen hoe het komt dat de opgedoken problemen niet naar behoren op voorhand

et la faisabilité du projet ont pu apparaître sans avoir été correctement anticipées.

Le député interroge ensuite les représentants de la STIB sur les choix techniques effectués pour le tronçon Nord-Bordet. Il souhaite savoir quelles variantes ont été étudiées avant de retenir la solution du tunnel monotube, s'interrogeant sur les raisons qui ont conduit à privilégier cette option plutôt qu'un tunnel bitube.

L'orateur revient également sur le nombre de stations prévues sur le tronçon Nord-Bordet. Il s'interroge sur les critères ayant justifié leur implantation et leur dimensionnement ainsi que sur les conséquences financières de ces choix.

Enfin, il demande quelles conditions, notamment financières, devraient être réunies pour permettre un jour la réalisation complète du métro jusqu'à Bordet?

M. Briec de Meeûs reconnaît que le projet a rencontré des difficultés importantes. Il rappelle toutefois qu'une analyse de risques repose à la fois sur l'évaluation de la probabilité de survenance d'un événement et sur l'évaluation de son impact potentiel. Selon lui, les difficultés apparues au Palais du Midi figuraient parmi les risques identifiés mais leur probabilité de survenance avait été jugée relativement faible par rapport à d'autres risques considérés comme plus critiques à l'époque.

Les retards observés résultent de plusieurs facteurs cumulés: les procédures administratives, les recours, les contraintes urbanistiques, les difficultés techniques apparues en cours de chantier ainsi que le temps nécessaire à l'identification et à la mise en œuvre de solutions adaptées.

Concernant les surcoûts, il rappelle les explications déjà fournies devant la commission. Selon lui, ceux-ci doivent être appréciés à la lumière de l'inflation exceptionnelle observée depuis la crise sanitaire ainsi que de l'augmentation du volume réel de travaux réalisés.

M. Carlos Van Hove précise que les difficultés rencontrées sous le Palais du Midi n'avaient pas été identifiées avant l'accès effectif aux sous-sols du bâtiment. Une fois les problèmes constatés, les équipes de la STIB, les bureaux d'études et les entrepreneurs ont été mobilisés afin d'examiner les différentes solutions envisageables.

Quant au passage sous le tunnel du prémétro, aucun problème technique particulier n'a été identifié à ce stade pour cette phase des travaux.

Abordant le choix du tunnel monotube, **M. Briec de Meeûs** rappelle que plusieurs études comparatives ont

konden worden ingeschat en de planning, het budget en de haalbaarheid van het project danig in de war hebben gestuurd.

Vervolgens stelt het parlementslid de vertegenwoordigers van de MIVB een vraag over de technische keuzes die gemaakt zijn voor het traject tussen het Noordstation en Bordet. Hij wil weten welke alternatieven er zijn onderzocht alvorens te kiezen voor een tunnel met één koker en hij vraagt waarom die optie de voorkeur kreeg op de formule van een tunnel met twee kokers.

De spreker gaat ook in op het aantal geplande stations op het traject tussen het Noordstation en Bordet. Hij vraagt op basis van welke verantwoordingscriteria de locatie en de afmetingen van die stations zijn bepaald en welke financiële gevolgen de gemaakte keuzes inhouden.

Tot slot vraagt hij welke (vooral) financiële voorwaarden vervuld moeten zijn om de metrolijn ooit volledig te kunnen afwerken tot Bordet.

De heer Briec de Meeûs erkent dat er zich grote problemen hebben voorgedaan bij het project. Hij wijst er echter op dat bij een risicoanalyse wordt ingeschat hoe waarschijnlijk het is dat iets gebeurt en welke mogelijke gevolgen dat zal hebben. De problemen die zich hebben voorgedaan ter hoogte van het Zuidpaleis, stonden wel degelijk op de lijst van mogelijke risico's, maar de waarschijnlijkheid dat ze zich zouden voordoen werd ingeschat als behoorlijk laag in vergelijking met andere risico's die destijds als kritieker werden beschouwd.

De opgelopen vertraging is het gevolg van een samenloop van meerdere factoren: administratieve procedures, beroepen, stedenbouwkundige verplichtingen, technische problemen die zich tijdens de werken hebben voorgedaan en de tijd die nodig was om de problemen vast te stellen en gepaste oplossingen ten uitvoer te brengen.

Wat de meerkosten betreft, verwijst hij naar de uitleg die reeds eerder in de commissie werd gegeven. Die moeten volgens hem worden bekeken in het licht van de uitzonderlijke inflatie die we sinds de coronacrisis waarnemen en de toename van de werkelijke omvang van de uitgevoerde werken.

De heer Carlos Van Hove verduidelijkt dat de problemen onder het Zuidpaleis pas aan het licht kwamen toen effectief toegang werd verschaft tot de kelderverdieping van het gebouw. Zodra de problemen waren vastgesteld, werden samen met de teams van de MIVB, de studiebureaus en de aannemers de verschillende mogelijke oplossingen onderzocht.

Tot nu toe zijn er geen bijzondere technische problemen vastgesteld bij de uitvoering van de werken om een doorgang onder de premetro tunnel te creëren.

De heer Briec de Meeûs heeft het vervolgens over de keuze voor een tunnel met één koker. Hij wijst erop dat

été réalisées avant l'adoption de cette solution. Il en est ressorti que le monotube présente plusieurs avantages en matière d'exploitation du réseau, notamment pour les changements de voie, la gestion des incidents et la flexibilité d'exploitation.

M. Renaud de Saint-Moulin précise que trois scénarios principaux avaient été analysés: un système bitube, un monotube de diamètre moyen et un monotube profond comparable à certaines réalisations étrangères. La solution bitube nécessitait des ouvrages complémentaires destinés à permettre les changements de voie et présentait plusieurs contraintes supplémentaires en exploitation.

À l'issue des différentes analyses techniques, fonctionnelles et économiques, le monotube de diamètre moyen a été considéré comme la solution la plus équilibrée. D'ailleurs, aucune expertise réalisée à ce jour n'a établi de lien entre les difficultés rencontrées dans le projet et le choix de cette configuration.

M. Carlos Van Hove rappelle que la localisation des stations résulte d'études socio-économiques réalisées en 2014 et validées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces études visaient à optimiser la fréquentation future du métro et à assurer une desserte efficace des quartiers traversés. Si certains choix ont accru la complexité technique du projet, pour autant ils répondaient à des objectifs de mobilité et d'accessibilité définis à l'échelle régionale.

M. Briec de Meeûs ajoute qu'aucune réflexion spécifique n'est actuellement menée par la STIB concernant les mécanismes de financement futurs. Il exprime toutefois sa conviction que la croissance démographique et les besoins de mobilité observés dans les quartiers concernés conduiront, à terme, à la réalisation complète du projet.

Mme Amélie Pans revient sur le choix du tracé passant par l'avenue de Stalingrad et sous le Palais du Midi. À la lumière des différentes auditions organisées par la commission, elle relève que plusieurs intervenants ont évoqué l'existence d'alternatives qui auraient pu être moins coûteuses, moins risquées sur le plan technique et moins pénalisantes pour les habitants et les commerçants du quartier. Elle rappelle également que certaines auditions ont mis en évidence des aléas prévisibles au Palais du Midi ainsi que l'absence d'une évaluation socio-économique robuste du projet.

La députée demande dès lors si la STIB a identifié, au cours de la préparation du projet, des tracés présentant

alvoren te kiezen voor die oplossing enkele vergelijkende studies waren uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat een tunnel met één koker meerdere voordelen biedt voor de exploitatie van het vervoersnet en meer bepaald voor de spoorwissels, het incidentenbeheer en de operationele flexibiliteit.

De heer Renaud de Saint-Moulin verduidelijkt dat er drie scenario's zijn onderzocht: een tunnel met twee kokers, een tunnel met één koker met een middelgrote diameter en een diepe tunnel met één koker zoals we die aantreffen op sommige plaatsen in het buitenland. Voor een tunnel met twee kokers zouden extra kunstwerken nodig geweest zijn om spoorwissels mogelijk te maken. Bovendien gaat die formule gepaard met enkele bijkomende exploitatiegerelateerde vereisten.

Nadat de technische, functionele en economische aspecten van alle opties tegen het licht waren gehouden, werd de formule van een tunnel met één koker met een middelgrote diameter beschouwd als de meest evenwichtige oplossing. Tot nu toe kon overigens nog op basis van geen enkele analyse een verband worden gelegd tussen de problemen die zich bij het project hebben voorgedaan en de keuze voor die configuratie.

De heer Carlos Van Hove wijst erop dat de locaties van de stations bepaald werden op basis van de in 2014 uitgevoerde sociaal-economische studies die door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering waren goedgekeurd. Die studies waren bedoeld om na te gaan hoe de toekomstige reizigers aantallen op de metrolijn konden worden geoptimaliseerd en hoe de wijken waar de geplande metrolijn zou doorlopen, efficiënt zouden kunnen worden bediend. Bepaalde keuzes hebben het project technisch weliswaar complexer gemaakt, maar ze beantwoordden wel volledig aan de voor het gewest vooropgestelde mobiliteits- en bereikbaarheidsdoelstellingen.

De heer Briec de Meeûs merkt daarop aansluitend op dat de MIVB momenteel niet nadenkt over toekomstige financieringsmechanismen. Hij geeft evenwel aan ervan overtuigd te zijn dat de bevolkingsgroei en de vastgestelde mobiliteitsbehoeften in de desbetreffende wijken op termijn zullen leiden tot de volledige uitvoering van het project.

Mevrouw Amélie Pans gaat in op de keuze voor het tracé via de Stalingradlaan en onder het Zuidpaleis. Tijdens de verschillende hoorzittingen in de commissie hebben meerdere sprekers gewezen op alternatieven die minder duur uitgevallen zouden zijn, minder technische risico's inhielden en minder nadelen zouden hebben meegebracht voor de buurtbewoners en de lokale handelaars. In sommige hoorzittingen werd er bovendien op gewezen dat bepaalde risico's ter hoogte van het Zuidpaleis voorspelbaar waren en dat er geen degelijk onderbouwde sociaal-economische evaluatie van het project is uitgevoerd.

Het parlementslid vraagt daarom of de MIVB bij de voorbereiding van het project tracés naar voren heeft geschoven

une meilleure faisabilité technique ou un coût inférieur à celui finalement retenu. Elle souhaite savoir quelles comparaisons ont été réalisées entre les différentes options, quels critères ont été pris en considération et si un document comparatif daté et signé permet d'apprécier objectivement les différentes variantes en termes de coûts, de risques techniques et d'impact urbain.

Elle s'interroge également sur le rôle joué par les responsables politiques dans ces choix. Les conséquences financières des différentes variantes ont-elles été clairement exposées aux autorités régionales? Des analyses comparatives ont-elles permis d'évaluer, pour chaque scénario, le nombre d'expropriations nécessaires ainsi que leur coût global? Elle demande également quels acteurs institutionnels ou politiques ont soutenu, freiné ou écarté certaines alternatives.

L'oratrice souhaite également savoir si, compte tenu des difficultés rencontrées depuis le lancement du chantier, des caractéristiques des sols, des risques techniques, des surcoûts et de la durée des travaux, les représentants de la STIB recommanderaient aujourd'hui encore le tracé retenu. Elle demande à cet égard si, avec le recul, un autre tracé aurait pu apparaître comme plus rationnel.

Enfin, elle s'interroge sur la pertinence de la création de la station Toots Thielemans alors que la station Lemonnier existe déjà à proximité. Elle demande quelles études ont justifié cette implantation, s'il a été comparé le coût de la création d'une nouvelle station avec celui d'une adaptation de la station Lemonnier, et quels acteurs techniques et politiques ont participé à cette décision.

M. Carlos Van Hove rappelle que ces questions concernent principalement les choix opérés lors de la conception du projet. Il indique que le tracé passant sous le Palais du Midi a été élaboré au début des années 2010 dans le cadre de travaux associant notamment Bruxelles Mobilité, urban.brussels et la STIB. Ce tracé a ensuite été examiné à travers plusieurs études d'incidences et procédures.

Les différentes variantes ont été analysées dans le cadre des rapports d'incidences environnementales réalisés à l'occasion de la modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) ainsi que lors des procédures de permis. Le choix du tracé n'a jamais reposé sur un seul critère financier mais sur une combinaison d'éléments comprenant la faisabilité technique, les performances en matière de mobilité, l'impact urbain, les contraintes d'exploitation et les conséquences pour les quartiers concernés.

Mme Amélie Pans insiste néanmoins sur l'importance de disposer d'éléments chiffrés permettant d'évaluer

die technisch haalbaarder waren of minder zouden hebben gekost dan het uiteindelijk gekozen tracé. Zij wil weten hoe de verschillende opties met elkaar vergeleken zijn, welke criteria daarbij in ogenschouw werden genomen en of er een gedateerd en ondertekend vergelijkend document beschikbaar is op basis waarvan de kosten, technische risico's en stedelijke impact van de verschillende alternatieven objectief kunnen worden beoordeeld.

Zij vraagt ook welke rol de beleidsverantwoordelijken bij het maken van die keuzes hebben gespeeld. Werden de financiële gevolgen van de verschillende alternatieven duidelijk toegelicht aan de gewestelijke overheid? Kon op basis van de vergelijkende analyses voor elk scenario worden ingeschat hoeveel onteigeningen nodig geweest zouden zijn en hoeveel die in totaal zouden hebben gekost? Zij vraagt ook welke institutionele of politieke partners bepaalde alternatieven hebben ondersteund, afgeremd of afgewezen.

De spreekster wil ook weten of de vertegenwoordigers van de MIVB, nu ze weten welke problemen zich sinds de start van de werken hebben voorgedaan en rekening houdend met de kenmerken van de bodem, de technische risico's, de meerkosten en de duur van de werken, nog steeds het uiteindelijk gekozen tracé zouden aanbevelen. Zij vraagt in dat verband of het achteraf beschouwd niet verstandiger zou zijn geweest om te opteren voor een ander tracé.

Tot slot vraagt zij hoe zinvol het is om het station Toots Thielemans te bouwen, terwijl het station Lemonnier zo dicht in de buurt ervan ligt. Zij vraagt op basis van welke studie die locatie werd verantwoord, of de kostprijs van de bouw van een nieuw station vergeleken is met die van een aanpassing van het station Lemonnier en welke technische en politieke partners bij de beslissing daarover betrokken waren?

De heer Carlos Van Hove wijst erop dat de gestelde vragen voornamelijk verband houden met de keuzes die gemaakt zijn in de ontwerpfase van het project. Hij zegt dat het tracé onder het Zuidpaleis bij het begin van de jaren 2010 werd uitgetekend in samenspraak met Brussel Mobiliteit, urban.brussels en de MIVB. Dat tracé werd vervolgens onderzocht in verschillende effectenstudies en procedures.

De verschillende alternatieven zijn geanalyseerd in de milieueffectenrapporten die werden opgesteld naar aanleiding van de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), en tijdens de vergunningsprocedures. Bij de keuze van het tracé woog niet enkel het financiële criterium door, maar speelde een combinatie van factoren mee, waaronder de technische uitvoerbaarheid, de efficiëntie op het vlak van mobiliteit, de impact op het stadsweefsel, de exploitatiegerelateerde vereisten en de gevolgen voor de betrokken wijken.

Mevrouw Amélie Pans benadrukt echter dat het belangrijk is om aan de hand van cijfers te kunnen

concrètement les avantages et les inconvénients des différentes solutions envisagées et de comprendre comment les décideurs politiques ont été amenés à privilégier l'option finalement retenue.

M. Renaud de Saint-Moulin rappelle que le tracé a été validé à plusieurs reprises par le gouvernement dans différents documents stratégiques et réglementaires. Il cite notamment son inscription dans le Plan régional de développement durable (PRDD) adopté en 2013, sa confirmation dans le schéma directeur Nord-Albert en 2015 ainsi que la modification du PRAS approuvée en 2018.

Ces décisions se sont appuyées sur des études d'incidences environnementales, des analyses socio-économiques, des consultations publiques et des avis émis par différentes instances régionales compétentes.

Il précise que plusieurs variantes ont été étudiées. Le tracé passant sous la rue de l'Autonomie a finalement été considéré comme techniquement irréalisable. Le tracé historique a été jugé réalisable mais impliquant un nombre important d'expropriations et des conséquences urbaines particulièrement lourds. Quant à la réutilisation du tracé existant via la station Lemonnier, elle a été considérée comme incompatible avec les objectifs de capacité et d'exploitation poursuivis par le projet.

Concernant les expropriations, les terrains concernés par certaines variantes historiques avaient été entre-temps réurbanisés. Leur réutilisation aurait donc nécessité de nouvelles expropriations ainsi que des interventions lourdes dans des zones fortement bâties.

M. Briec de Meeûs estime que ces échanges illustrent la complexité particulière de la gouvernance du projet Métro 3. Il rappelle que la STIB intervient dans un cadre institutionnel où les décisions sont prises à différents niveaux et associent notamment le gouvernement, les administrations régionales, les bureaux d'études indépendants, les autorités chargées de l'instruction des permis et les partenaires du projet.

M. Carlos Van Hove ajoute que les études d'incidences sont réalisées et évaluées dans un cadre indépendant. Le demandeur de permis ne participe pas à leur validation et les recommandations formulées à cette occasion sont examinées par différentes instances compétentes avant toute décision.

M. Ibrahim Dönmez se félicite de la perspective du réaménagement progressif de l'avenue de Stalingrad. Il demande quelles mesures concrètes ont été mises en place pour les accompagner durant le chantier et comment la concertation avec les communes concernées est organisée.

vaststellen welke voor- en nadelen de verschillende overwogen oplossingen inhielden en te achterhalen wat de politieke besluitvormers ertoe heeft gebracht om de voorkeur te geven aan de uiteindelijk gekozen optie.

De heer Renaud de Saint-Moulin wijst erop dat het tracé door de regering meermaals werd goedgekeurd in verschillende strategische en reglementaire documenten. Zo werd het opgenomen in het in 2013 goedgekeurde Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en bevestigd in het richtschema voor het traject tussen het Noordstation en Albert uit 2015 en in de in 2018 goedgekeurde wijziging van het GBP.

Die beslissingen waren gebaseerd op milieueffectenstudies, sociaal-economische analyses, openbare raadplegingen en adviezen van verschillende bevoegde gewestelijke instanties.

Hij verduidelijkt dat er meerdere alternatieven zijn onderzocht. Het tracé onder de Zelfbestuursstraat werd uiteindelijk beschouwd als technisch onhaalbaar. Het historische tracé werd uitvoerbaar geacht, maar vergde een groot aantal onteigeningen en zou gepaard gaan met bijzonder grote gevolgen voor het stadsweefsel. Het bestaande tracé via het station Lemonnier viel dan weer niet te rijmen met de beoogde capaciteit en exploitatiewijze van de geplande metrolijn.

De gronden die voor bepaalde alternatieve tracés uit het verleden onteigend zouden moeten worden, waren inmiddels overigens al opnieuw bebouwd. Om die tracés te gebruiken zouden er dus nieuwe onteigeningen nodig geweest zijn en hadden er ingrijpende werken uitgevoerd moeten worden in dichtbebouwde stadsdelen.

De heer Briec de Meeûs vindt dat deze gedachte-wisselingen aantonen hoe complex het beheer van het Metro 3-project was. Hij benadrukt dat de MIVB handelde in een institutioneel kader, waarin op verschillende niveaus beslissingen werden genomen en waarbij meerdere partijen aan zet waren, zoals de regering, de gewestelijke overheidsdiensten, de onafhankelijke studiebureaus, de instanties die belast waren met het onderzoek van de vergunningsaanvragen en de partners die bij het project betrokken waren.

De heer Carlos Van Hove merkt daarop aansluitend op dat de effectenstudies onafhankelijk zijn uitgevoerd en beoordeeld. De aanvrager van een vergunning werd niet betrokken bij de goedkeuring ervan en alvorens de beslissing daarover viel, onderzochten verschillende bevoegde instanties de aanbevelingen die naar aanleiding daarvan geformuleerd waren.

De heer Ibrahim Dönmez is verheugd dat de Stalingradlaan geleidelijk zal worden heraangelegd. Hij vraagt met welke begeleidende maatregelen de uitvoering van de werken gepaard zal gaan en hoe het overleg met de betrokken gemeenten verloopt.

Le député souhaite également obtenir des précisions sur le calendrier des travaux de congélation sous la petite ceinture et sur les délais actuellement envisagés pour cette phase particulièrement sensible du chantier.

Abordant ensuite le tronçon Nord-Bordet, il observe que ce projet fait l'objet de discussions depuis plusieurs législatures et s'interroge sur les raisons expliquant l'écart important entre les coûts observés dans certains projets de métro réalisés à l'étranger et les estimations aujourd'hui avancées pour Bruxelles.

À son estime, la période de suspension actuelle pourrait être mise à profit pour réexaminer certains paramètres du projet. Il évoque notamment le nombre de stations prévues, leur dimensionnement, certaines exigences techniques ou encore les procédures administratives applicables aux grands projets d'infrastructure. Il s'interroge également sur la possibilité de relancer ultérieurement de nouveaux appels d'offres sur des bases différentes afin de réduire les coûts.

M. Carlos Van Hove indique que les travaux de réaménagement du boulevard Lemonnier ont déjà débuté et que plusieurs emprises de chantier pourront être progressivement libérées pendant la période d'interruption des travaux au Palais du Midi.

Il précise qu'un comité d'accompagnement réunit mensuellement les représentants de Bruxelles-Ville, de Saint-Gilles ainsi que les acteurs régionaux concernés afin de suivre l'évolution du chantier et de coordonner les actions nécessaires. Des réunions d'information destinées aux riverains et aux commerçants doivent également être organisées afin de présenter le calendrier actualisé des travaux.

Concernant le chantier de congélation sous la petite ceinture, cette phase devrait encore nécessiter plusieurs années de travaux et que son achèvement pourrait intervenir aux alentours de 2030.

M. Briec de Meeûs relève que les comparaisons internationales doivent être interprétées avec prudence. Selon lui, plusieurs facteurs expliquent les écarts observés, notamment les différences de coûts de main-d'œuvre, les caractéristiques géologiques des sites concernés ainsi que l'existence, dans certains pays, d'entreprises nationales spécialisées dans la réalisation de grands tunnels.

La Belgique ne dispose pas actuellement d'entreprises possédant seules ce type de capacités et doit dès lors recourir à des groupements internationaux spécialisés. Par ailleurs, les conditions du marché au moment du lancement des appels d'offres ont été fortement influencées par d'autres grands projets européens, notamment le Grand Paris Express, ce qui a contribué à réduire la concurrence et à tirer les prix vers le haut.

Het parlamentslid wil ook graag verduidelijking over het tijdschema voor de grondbevriezingswerken onder de Kleine Ring en de termijn die op die bijzonder heikele fase van de werken geplakt wordt.

Vervolgens gaat hij in op het traject tussen het Noordstation en Bordet. Dit project ligt al verschillende regeerperiodes op de gesprekstafel. Hij vraagt hoe het komt dat de huidige geraamde kostprijs van het Brussels metroproject zo sterk verschilt van de kostprijs van bepaalde metroprojecten in het buitenland.

Men zou tijdens de huidige stillegging van het project van de gelegenheid gebruik kunnen maken om bepaalde parameters van het project te herbekijken. Hij denkt onder meer aan het geplande aantal stations, de afmetingen daarvan, bepaalde technische eisen en de administratieve procedures die van toepassing zijn op grote infrastructuurprojecten. Hij vraagt zich tevens af of het mogelijk zou zijn om later op een andere basis nieuwe offerteaanvragen uit te schrijven om de kosten te verlagen.

De heer Carlos Van Hove zegt dat de werken voor de heraanleg van de Lemonnierlaan al begonnen zijn en dat verschillende delen van de bouwplaats geleidelijk kunnen worden vrijgemaakt zolang de werken ter hoogte van het Zuidpaleis onderbroken zijn.

Hij verduidelijkt dat vertegenwoordigers van de stad Brussel, Sint-Gillis en de gewestelijke overheid maandelijks samenkomen in een begeleidingscomité om het verloop van de werken op te volgen en de nodige maatregelen te coördineren. Daarnaast moeten ook infovergaderingen worden georganiseerd om de buurtbewoners en de handelaars in de wijk op de hoogte te brengen van de aangepaste planning van de werken.

De grondbevriezingswerken onder de Kleine Ring zullen nog enkele jaren in beslag nemen en naar verwachting rond 2030 voltooid zijn.

De heer Briec de Meeûs merkt op dat we voorzichtig moeten omspringen met internationale vergelijkingen. De vastgestelde prijsverschillen zijn volgens hem te verklaren door meerdere factoren. Zo verschilt de kostprijs van arbeidskrachten van het ene land tot het andere, spelen ook de geologische kenmerken van de plaatsen waar gewerkt wordt een rol en zijn er in sommige landen bedrijven gevestigd die gespecialiseerd zijn in de bouw van grote tunnels.

In België zijn er momenteel geen bedrijven met die exclusieve knowhow en moet dus een beroep worden gedaan op gespecialiseerde internationale groepen. Toen de offerteaanvragen werden uitgeschreven, werden de marktomstandigheden bovendien sterk beïnvloed door een aantal andere grote projecten, zoals de Grand Paris Express, waardoor de concurrentie kleiner was en de prijzen de hoogte ingingen.

Il plaide par ailleurs pour une réflexion plus large sur le cadre juridique applicable aux grands projets d'infrastructure. Selon lui, la période actuelle pourrait être utilisée pour réexaminer certains paramètres du projet, notamment l'espacement entre les stations, certaines exigences techniques ou encore la répartition des risques entre le maître d'ouvrage et les entreprises chargées des travaux.

M. Fouad Ahidar revient sur la création de la station Toots Thielemans. Il s'interroge sur la pertinence de cet investissement au regard de son coût, de la proximité de la station Lemonnier et des conséquences importantes que le chantier a entraînées pour les habitants et les commerçants du quartier.

Le député évoque ensuite une décision judiciaire récente concernant un travailleur de la STIB reconnu comme lanceur d'alerte. Il souhaite connaître les enseignements que l'entreprise tire de cette affaire en matière de gouvernance, de transparence interne et de protection des personnes signalant d'éventuelles irrégularités.

Enfin, il demande comment les représentants de la STIB définissent aujourd'hui l'objectif principal du projet Métro 3 et quelles leçons ils estiment devoir être tirées des difficultés rencontrées depuis le lancement du chantier.

M. Carlos Van Hove indique que l'hypothèse d'une absence de station Toots Thielemans a été examinée dans le cadre des études d'incidences. Les analyses réalisées ont toutefois conclu à l'utilité de cette station, tant pour les habitants du quartier que pour les voyageurs souhaitant rejoindre cette partie du centre-ville.

M. Briec de Meeûs refuse de commenter en détail le dossier judiciaire évoqué par M. Ahidar. Il souligne toutefois que la personne concernée n'a jamais été impliquée dans le projet Métro 3 et rappelle que la STIB dispose aujourd'hui de procédures spécifiques conformes à la législation bruxelloise en matière de protection des lanceurs d'alerte.

M. Oliver Rittweger de Moor demande que la commission puisse disposer des principaux documents relatifs à la gestion du projet Métro 3. Il cite notamment les cahiers spéciaux des charges, les tableaux de bord de suivi du projet, les notes transmises aux différents gouvernements ainsi que les documents soumis au comité de gestion et au conseil d'administration concernant les marchés publics liés au métro.

Concernant la transparence de la gouvernance du projet et la gestion des marchés publics, il estime que les constats de la Cour des comptes, combinés à certaines décisions récentes du Conseil d'État et des juridictions,

Hij pleit er tevens voor om het wetgevingskader voor grote infrastructuurprojecten vanuit een bredere invalshoek onder de loep te nemen. De huidige periode zou volgens hem kunnen worden aangewend om enkele parameters van het project te herbekijken, zoals de afstand tussen de stations, bepaalde technische vereisten en de verdeling van de risico's tussen de bouwheer en de aannemers.

De heer Fouad Ahidar wil het hebben over de bouw van het station Toots Thielemans. Hij vraagt zich af of die investering eigenlijk te verantwoorden valt in het licht van wat die al gekost heeft, het feit dat het station Lemonnier dicht in de buurt ervan ligt en de grote gevolgen die de werken hebben teweeggebracht voor de buurtbewoners en de handelaars in de wijk.

Het parlamentslid verwijst vervolgens naar een recente gerechtelijke beslissing over een werknemer van de MIVB die erkend werd als klokkenluider. Hij wil weten welke lessen de openbaarvervoersmaatschappij uit die zaak heeft getrokken op het vlak van goed bestuur, interne transparantie en de bescherming van personen die eventuele onregelmatigheden melden.

Tot slot vraagt hij hoe de vertegenwoordigers van de MIVB de hoofddoelstelling van het Metro 3-project vandaag zouden omschrijven en welke lessen volgens hen getrokken moeten worden uit de problemen die zich sinds het begin van de werken hebben voorgedaan.

De heer Carlos Van Hove zegt dat een scenario zonder het station Toots Thielemans onderzocht is in de effectenstudie. De uitgevoerde analyses hebben echter uitgewezen dat het station toch nuttig zou zijn, zowel voor de bewoners van de wijk als voor de reizigers die zich naar dat deel van het stadscentrum willen begeven.

De heer Briec de Meeûs wil niet dieper ingaan op het gerechtelijke dossier waarnaar de heer Ahidar verwijst. Hij benadrukt echter dat de persoon in kwestie nooit betrokken was bij het Metro 3-project en dat de MIVB overeenkomstig de Brusselse wetgeving over de bescherming van klokkenluiders thans beschikt over specifieke procedures.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt of het mogelijk is om de commissie de belangrijkste documenten met betrekking tot het beheer van het Metro 3-project te bezorgen. Hij denkt onder meer aan de bestekken, de boordtabellen voor de follow-up van het project, de nota's die bezorgd zijn aan de verschillende regeringen en de overheidsopdrachtdocumenten over de metrolijn die voorgelegd zijn aan het beheerscomité en de raad van bestuur.

Vervolgens gaat hij in op de mate waarin de bestuurlijke aanpak van het project transparant was en de manier waarop de overheidsopdrachten werden beheerd. Hij is van oordeel dat de vaststellingen van het Rekenhof en bepaalde recente

soulèvent des interrogations quant au respect de certaines procédures au sein de la STIB.

Il s'interroge plus particulièrement sur le marché attribué à BMN, sur le recours aux tranches conditionnelles, sur le rôle joué par Beliris dans le financement de certaines infrastructures ainsi que sur l'utilisation de certains financements fédéraux. En outre, la STIB dispose-t-elle toujours d'une expertise technique interne suffisante pour piloter des projets d'une telle ampleur ou est-elle devenue excessivement dépendante des bureaux d'études externes?

M. Briec de Meeûs répond que les documents sollicités ont été communiqués à la Cour des comptes dans le cadre de son audit. Plus de 72.000 documents ont été mis à disposition de celle-ci et l'ensemble des informations demandées a été transmis dans le cadre de la procédure d'audit.

Concernant les critiques relatives à la transparence, l'orateur conteste l'idée selon laquelle certains documents auraient été volontairement retenus ou soustraits au contrôle de la Cour des comptes. La volonté de la STIB est bien de collaborer pleinement avec les organes de contrôle.

Abordant les marchés publics, il rappelle qu'un recours devant le Conseil d'État a effectivement conduit à l'annulation d'un marché relatif au recouvrement de créances. Il souligne toutefois que la STIB a pris acte des remarques formulées et qu'une nouvelle procédure sera lancée en tenant compte des enseignements tirés de cette décision.

S'agissant du marché BMN, le recours à des tranches conditionnelles constituait à l'époque une pratique relativement répandue, en particulier pour les projets comportant un degré élevé d'incertitude technique ou budgétaire. Selon lui, cette approche était même recommandée dans certains cas par des organismes spécialisés en marchés publics.

Concernant les financements de Beliris, il précise ne pas avoir connaissance d'un financement du dépôt de tram de Haren par ce mécanisme. Il rappelle en revanche que Beliris a contribué au financement de plusieurs investissements liés au projet Métro 3, notamment dans le domaine du matériel roulant.

L'intervenant insiste enfin sur l'importance de maintenir une expertise technique forte au sein de la STIB. L'entreprise a procédé à de nombreux recrutements d'ingénieurs au cours des dernières années et les compétences internes demeurent essentielles pour assurer la maîtrise des grands projets d'infrastructure et le contrôle des prestations réalisées par les bureaux d'études externes.

M. Renaud de Saint-Moulin revient sur certaines critiques émises par l'architecte Pierre Clerbaux concernant

des décisions de la Raad van State et des tribunaux de première instance de la MIVB.

Hij stelt zich meer bepaald vragen over de opdracht die gegund werd aan BMN, het gebruik van voorwaardelijke schijven, de rol van Beliris bij de financiering van bepaalde infrastructuur en de aanwending van bepaalde federale financiële middelen. Heeft de MIVB voorts nog altijd voldoende technische expertise in huis om dergelijke grootschalige projecten aan te sturen of is zij in overdreven mate afhankelijk geworden van externe studiebureaus?

De heer Briec de Meeûs antwoordt dat de MIVB het Rekenhof alle in het kader van de audit gevraagde documenten heeft bezorgd. Er werden meer dan 72.000 documenten ter beschikking gesteld en alle gevraagde informatie werd in het kader van de auditprocedure doorgestuurd.

Wat de kritiek op de transparantie betreft, betwist de spreker dat bepaalde documenten bewust achtergehouden zouden zijn of niet ter controle zouden zijn voorgelegd aan het Rekenhof. De MIVB was bereid om haar volledige medewerking te verlenen aan de controleorganen.

Voorts wijst hij erop dat naar aanleiding van een beroep bij de Raad van State inderdaad een overheidsopdracht voor de invordering van schulden nietig werd verklaard. Hij benadrukt echter dat de MIVB akte heeft genomen van de geformuleerde opmerkingen en een nieuwe procedure zal uitschrijven waarvoor ze rekening zal houden met de lessen die ze uit die beslissing heeft getrokken.

De opdeling in voorwaardelijke schijven die werd toegepast op de aan BMN gegunde opdracht, was destijds een vrij gangbare praktijk, vooral voor projecten met veel onzekere technische of budgettaire factoren. Hij voert aan dat die aanpak in sommige gevallen zelfs werd aanbevolen door in overheidsopdrachten gespecialiseerde instanties.

Vervolgens stelt hij dat hij niet weet of er via Beliris financiële middelen zijn toegekend voor de tramstelplaats in Haren. Hij voert daarentegen aan dat Beliris verschillende investeringen in het Metro 3-project mee heeft gefinancierd, onder meer in rollend materieel.

De spreker benadrukt tot slot dat het voor de MIVB belangrijk is om zelf te blijven beschikken over doorgedreven technische expertise. De openbaarvervoersmaatschappij heeft de voorbije jaren veel ingenieurs aangeworven. Interne knowhow blijft belangrijk om grote infrastructuurprojecten in de hand te houden en de door externe studiebureaus verleende diensten te controleren.

De heer Renaud de Saint-Moulin komt terug op bepaalde punten van kritiek die architect Pierre Clerbaux

le calendrier des études d'incidences et la conception du projet. Il rappelle que le rapport d'incidences environnementales (RIE) a confirmé la pertinence du métro comme solution structurelle aux besoins de mobilité identifiés sur l'axe concerné.

L'orateur souligne également que l'étude d'opportunité ayant précédé le projet reposait sur une analyse multicritère intégrant différents paramètres pondérés collectivement par les acteurs institutionnels associés au dossier. Les conclusions qui ont conduit au choix du tracé et des principales caractéristiques du projet résultent d'un processus associant plusieurs niveaux de décision et ne peuvent être réduites à une appréciation purement technique.

Il confirme ensuite que des crédits de Beliris n'ont effectivement pas été mobilisés pour contribuer au financement du dépôt de tram à Haren mais bien du Maintenance Centre Haren

M. Stijn Bex estime que les travaux de la commission doivent avant tout permettre de tirer des enseignements utiles pour les futurs projets d'infrastructure. L'objectif principal consiste à identifier les mécanismes susceptibles de réduire les risques techniques, financiers et organisationnels lors de la réalisation de projets comparables.

Le député s'interroge sur l'opportunité de résoudre davantage de risques en amont du lancement des travaux, notamment par la réalisation d'études complémentaires ou par une implication plus précoce des entreprises spécialisées dans les grands travaux souterrains.

Il évoque à cet égard les observations formulées par plusieurs soumissionnaires potentiels du marché Nord-Bordet. Certains d'entre eux ont estimé que les procédures retenues et la répartition des responsabilités faisaient peser des risques particulièrement importants sur les entreprises candidates.

Il demande dès lors si des approches de type «design and build», associant plus étroitement les entreprises dès les phases de conception, pourraient permettre d'améliorer la maîtrise des risques et d'accroître l'attractivité des marchés publics à l'avenir.

Le député souhaite également obtenir des garanties quant à la poursuite rapide des travaux restant à réaliser dans le secteur Stalingrad-Bara. Il s'interroge enfin sur les perspectives d'amélioration de l'offre de transport public dans cette zone et sur les possibilités de réorganisation du réseau de tram à l'issue des travaux.

heeft geuit op het tijdschema voor de effectenstudie en de ontwerpfase van het project. Hij wijst erop dat in het milieueffectenrapport (MER) bevestigd is dat de geplande metrolijn een zinvolle structurele oplossing zou bieden om te voldoen aan de vastgestelde mobiliteitsbehoeften op het desbetreffende traject.

De spreker benadrukt voorts dat in de voorafgaande opportuïteitsstudie over het project meerdere criteria werden getoetst op basis van verschillende parameters waarvan de weging werd overgelaten aan de bij het dossier betrokken institutionele partners. De conclusies die ten grondslag lagen aan de keuze van het tracé, en de krachtlijnen van het project waren het resultaat van een proces waaraan verschillende besluitvormingsorganen hebben meegewerkt en kunnen niet als een louter technische beoordeling worden beschouwd.

Vervolgens bevestigt hij dat de kredieten van Beliris inderdaad niet gebruikt zijn om de tramstelplaats in Haren te helpen financieren, maar wel het Maintenance Centre in Haren.

De heer Stijn Bex vindt dat de werkzaamheden van de commissie het in de eerste plaats mogelijk moeten maken om nuttige lessen te trekken die van pas kunnen komen voor toekomstige infrastructuurprojecten. Het is vooral de bedoeling om te bepalen hoe de technische, financiële en organisatorische risico's bij de uitvoering van vergelijkbare projecten beperkt kunnen worden.

Het parlementslid vraagt zich af of het niet mogelijk zou zijn om eventuele problemen eerder op te lossen alvorens van start te gaan met de werken door bijvoorbeeld bijkomende studies uit te voeren of aannemers die gespecialiseerd zijn in grote ondergrondse werken, vroeger bij de zaken te betrekken.

Hij verwijst in dat verband naar de opmerkingen van verschillende inschrijvers die konden intekenen op de opdracht voor het traject tussen het Noordstation en Bordet. Sommigen van hen waren van oordeel dat door de gehanteerde procedures en de verdeling van de verantwoordelijkheden bijzonder grote risico's werden afgewenteld op de kandidaat-aannemers.

Hij vraagt daarom of een "design and build"-aanpak, waarbij aannemers vanaf de ontwerpfase nauw bij het project worden betrokken, zou kunnen helpen om de risico's beter onder controle te houden en overheidsopdrachten in de toekomst aantrekkelijker te maken.

Het parlementslid wil ook graag de zekerheid krijgen dat de resterende werken in de omgeving van de Stalingradlaan en het Baraplein snel uitgevoerd zullen worden. Tot slot stelt hij een vraag over de mogelijkheden om het openbaarvervoersaanbod in dat stadsdeel te verbeteren en het tramaanbod na afloop van de werken te hertekenen.

M. Renaud de Saint-Moulin répond que la STIB recourt déjà largement aux possibilités offertes par les procédures négociées applicables aux secteurs spéciaux. Ces mécanismes permettent précisément d'associer les entreprises à certaines phases de conception et de tenir compte de leur expertise avant l'attribution définitive des marchés.

L'orateur estime néanmoins qu'une réflexion pourrait être menée sur la répartition des risques entre le maître d'ouvrage et les entreprises. Plusieurs soumissionnaires ont considéré que les risques mis à leur charge dans le cadre du marché Nord-Bordet étaient particulièrement importants. Cette situation aurait contribué à limiter la concurrence et à augmenter les prix proposés.

M. Carlos Van Hove souligne que les travaux ont été planifiés sur la base des informations disponibles au moment de leur lancement. Aucune difficulté majeure n'avait alors été identifiéesous le Palais du Midi et les équipes ont dû adapter leur approche lorsque les problèmes sont apparus au cours du chantier.

Il indique que la STIB poursuit actuellement l'ensemble des démarches techniques, administratives et organisationnelles nécessaires afin de permettre la reprise des travaux dans les meilleurs délais et de limiter autant que possible les conséquences pour les riverains et les usagers.

Concernant l'exploitation future du réseau, l'achèvement du tunnel sous le Palais du Midi permettra à terme de réorganiser plusieurs lignes de tram et d'augmenter les capacités de transport sur l'axe concerné. Cette évolution devrait contribuer à améliorer la régularité du réseau et à offrir davantage de possibilités de desserte dans le secteur.

M. Briec de Meeûs ajoute que la STIB continue à adapter son offre de transport afin de limiter les conséquences des travaux pour les voyageurs. Il cite notamment la création et le renforcement de certaines dessertes destinées à compenser les perturbations observées dans le secteur Bara et à maintenir un niveau de service satisfaisant pendant toute la durée du chantier.

Mme Sofia Bennani revient sur la question du financement fédéral du projet. Se référant aux informations communiquées lors de l'audition précédente de Beliris, elle observe qu'une part importante des crédits disponibles semble déjà avoir été affectée à différents investissements liés au métro ou à d'autres infrastructures régionales.

La députée s'interroge dès lors sur les modalités de financement qui avaient été envisagées pour le tronçon Nord-Bordet. Elle souhaite comprendre comment cette phase du projet devait être financée alors que plusieurs enveloppes budgétaires paraissent déjà largement engagées.

De heer Renaud de Saint-Moulin antwoordt dat de MIVB al op grote schaal gebruikmaakt van de mogelijkheden die geboden worden door de onderhandelingsprocedures voor speciale sectoren. Op basis van dergelijke procedures kunnen aannemers bij bepaalde ontwerpfasen worden betrokken en kan rekening worden gehouden met hun expertise alvorens over te gaan tot de definitieve gunning van de opdrachten.

De spreker vindt echter dat het aangewezen zou zijn om na te denken over de verdeling van de risico's tussen de bouwheer en de aannemers. Verschillende inschrijvers waren van oordeel dat er in de opdracht voor het traject tussen het Noordstation en Bordet bijzonder veel risico's bij hen werden gelegd. Dat zou mee hebben geleid tot minder concurrentie en hogere prijzen.

De heer Carlos Van Hove benadrukt dat de planning van de werken gebaseerd was op de informatie die bij de aanvang daarvan beschikbaar was. Er waren geen aanwijzingen voor grote problemen onder het Zuidpaleis. Toen die tijdens de uitvoering van de werken aan het licht kwamen, hebben de teams hun aanpak moeten aanpassen.

De MIVB brengt momenteel technisch, administratief en organisatorisch alles in gereedheid om ervoor te zorgen dat de werken zo spoedig mogelijk kunnen worden hervat en de gevolgen voor de buurtbewoners en de bezoekers zoveel mogelijk beperkt blijven.

Zodra de tunnel onder het Zuidpaleis klaar is, zullen zich mogelijkheden aandienen om verschillende tramlijnen te hertekenen en de vervoerscapaciteit op die as te verbeteren. Die veranderingen zullen helpen om de regelmaat van het vervoersnet te verbeteren en het vervoersaanbod in dat stadsdeel te vergroten.

De heer Briec de Meeûs voegt daar nog aan toe dat de MIVB haar vervoersaanbod voortdurend aanpast om de gevolgen van de werken voor de reizigers te beperken. Hij verwijst onder meer naar de invoering en versterking van bepaalde lijnen om de hinder in de omgeving van het Baraplein te compenseren en tijdens de volledige duur van de werken een toereikend dienstverleningsniveau te kunnen blijven bieden.

Mevrouw Sofia Bennani gaat nog even in op de federale financiering van het project. Zij kon uit de informatie die tijdens de vorige hoorzitting met Beliris werd bezorgd, opmaken dat een groot deel van de beschikbare kredieten blijkbaar al gebruikt is om verschillende investeringen in de metro of andere gewestelijke infrastructuur te bekostigen.

Het parlamentslid vraagt zich dan ook af hoe de financiering van het traject tussen het Noordstation en Bordet geregeld is. Zij wil graag weten hoe dat deel van het project gefinancierd kan worden, nu verschillende budgetten al grotendeels uitgegeven lijken te zijn.

M. Briec de Meeûs rappelle que la STIB n'intervient pas comme autorité de financement. Il souligne que les investissements sont financés par la Région ainsi que par les mécanismes convenus entre la Région et l'État fédéral dans le cadre de Beliris.

L'orateur précise que la STIB agit essentiellement comme maître d'ouvrage délégué ou opérateur chargé de la mise en œuvre des projets qui lui sont confiés. Les choix relatifs au financement relèvent donc des autorités compétentes et non de l'entreprise de transport elle-même.

M. Alain Maron revient sur la proposition formulée par les représentants de la STIB visant à instaurer un cadre législatif spécifique pour les grands projets d'infrastructure. Il demande quels aspects devraient, selon eux, être adaptés ou simplifiés, qu'il s'agisse des procédures urbanistiques, des mécanismes de financement, de la passation des marchés publics ou d'autres instruments administratifs.

Le député revient également sur la question de l'évaluation des risques. Il souhaite mieux comprendre les méthodes utilisées par la STIB pour identifier, hiérarchiser et suivre les risques associés à un projet d'une telle ampleur. Il demande notamment si les analyses de risques réalisées dans le cadre du projet Métro 3 pourraient être communiquées à la commission.

M. Briec de Meeûs indique que la STIB applique depuis plusieurs années une méthodologie structurée d'«Enterprise Risk Management» (ERM). Cette approche vise à identifier et évaluer de manière systématique les risques financiers, techniques, opérationnels, humains, juridiques ou réputationnels susceptibles d'affecter les activités de l'entreprise et ses grands projets.

Cette méthodologie conduit à l'élaboration de cartographies et de plans de gestion des risques permettant d'évaluer à la fois la probabilité de survenance des événements identifiés et leur impact potentiel.

Concernant la création éventuelle d'un cadre législatif spécifique pour les grands projets d'infrastructure, une réflexion pourrait être menée tant sur les procédures urbanistiques que sur certaines modalités de financement ou de gouvernance afin de mieux tenir compte de la complexité et de la durée de tels projets.

M. Carlos Van Hove ajoute que la STIB a déjà formulé plusieurs propositions visant à simplifier certaines procédures. Il cite notamment les réflexions menées dans le cadre de l'ordonnance dite «Fast Track» élaborée à la suite des difficultés rencontrées au Palais du Midi.

S'agissant de la gestion des risques, il rappelle qu'il s'agit d'un processus évolutif qui se poursuit tout au long de la vie du projet. Les risques identifiés font l'objet d'un

De heer Briec de Meeûs wijst erop dat de MIVB geen zeggenschap heeft over de financiering. Hij benadrukt dat de investeringen worden gefinancierd door het gewest en op basis van de regelingen die het gewest en de federale overheid zijn overeengekomen in het kader van Beliris.

De spreker verduidelijkt dat de MIVB voornamelijk optreedt als gedelegeerd bouwheer of als operator die belast is met de uitvoering van de projecten die eraan zijn toevertrouwd. Het zijn dus de bevoegde overheden en niet de openbaarvervoersmaatschappij zelf die de financieringskeuzes maken.

De heer Alain Maron gaat in op het door de vertegenwoordigers van de MIVB geopperde voorstel om een specifiek wetgevend kader in te voeren voor grote infrastructurenprojecten. Hij vraagt welke aspecten daarbij volgens hen zouden moeten worden aangepast of vereenvoudigd, gaande van stedenbouwkundige procedures over financieringsmechanismen en de gunning van overheidsopdrachten tot andere administratieve instrumenten.

Het parlementslid wil het vervolgens ook nog even hebben over de risicobeoordeling. Hij wil graag weten welke methodes de MIVB hanteert om de risico's van een dergelijk grootschalig project te bepalen, te rangschikken en op te volgen. Hij vraagt meer bepaald of het mogelijk zou zijn om de risicoanalyses die voor het Metro 3-project zijn uitgevoerd, te bezorgen aan de commissie.

De heer Briec de Meeûs zegt dat de MIVB al jarenlang een gestructureerde methodologie toepast die bekendstaat als "Enterprise Risk Management" (ERM). Die aanpak bestaat erin stelselmatig te achterhalen welke financiële, technische, operationele, menselijke, juridische en reputationele risico's zich kunnen aandienen bij de activiteiten en grote projecten van het bedrijf en die te beoordelen.

Op basis daarvan wordt dan alles in kaart gebracht en worden risicobeheersplannen opgesteld om te kunnen nagaan hoe waarschijnlijk het is dat de vastgestelde risico's zich voordoen en welke gevolgen dat kan hebben.

Wat de eventuele invoering van een specifiek wettelijk kader voor grote infrastructurenprojecten betreft, zou het een idee kunnen zijn om de stedenbouwkundige procedures en bepaalde financierings- of bestuursregels tegen het licht te houden om die beter af te stemmen op de complexiteit en duur van dit soort projecten.

De heer Carlos Van Hove merkt daarbij aansluitend op dat de MIVB al meerdere voorstellen heeft geformuleerd om bepaalde procedures te vereenvoudigen. Hij verwijst onder meer naar de denkoefening over de "fast track"-ordonnantie, die naar aanleiding van de problemen bij het Zuidpaleis werd opgesteld.

Hij benadrukt dat risicobeoordeling een evolutief proces is dat tijdens de volledige duur van een project doorloopt. De vastgestelde risico's worden permanent

suivi permanent, mais certains événements imprévus demeurent, par nature, difficiles à anticiper. À cet égard, la STIB s'appuie sur l'expertise de bureaux d'études spécialisés et d'entreprises externes pour compléter ses propres analyses.

M. Alain Maron insiste néanmoins sur les difficultés majeures apparues tant à la gare du Nord qu'au Palais du Midi. Il estime qu'il est essentiel pour la commission de comprendre comment ces risques ont été évalués et suivis afin d'éviter que des situations comparables ne se reproduisent lors de futurs projets.

Mme Clémentine Barzin rappelle que plusieurs auditions ont mis en évidence des évolutions importantes du projet Nord-Bordet au fil du temps. Selon les explications fournies précédemment par BMN, le tracé initial arrêté en 2011 ne comprenait notamment pas la station Verboekhoven. D'autres éléments du contexte de mobilité ont évolué depuis lors, notamment les reports successifs du Réseau express régional (RER) et l'absence de mise en œuvre de certaines mesures d'accompagnement attendues.

La députée s'interroge dès lors sur l'étude de fréquentation de la ligne 55 réalisée à la fin de l'année 2013. Elle souhaite savoir qui a commandité cette étude et dans quel objectif précis. Elle se demande notamment si celle-ci visait à justifier l'ajout de stations supplémentaires ou à conforter certains choix déjà envisagés.

Elle relève ensuite que l'augmentation du nombre de stations sur le tronçon Nord-Bordet ainsi que l'intégration progressive de diverses demandes formulées par les communes ou d'autres acteurs ont contribué à accroître significativement le coût du projet. La STIB a-t-elle attiré l'attention des autorités politiques sur les conséquences financières de ces choix et sur les surcoûts susceptibles d'en découler.

L'oratrice aborde ensuite la question de la gouvernance du projet. Elle rappelle l'existence d'un comité de pilotage et d'un comité stratégique et souhaite comprendre comment les risques identifiés étaient communiqués aux responsables politiques. Elle s'interroge sur la manière dont les incidences budgétaires des différentes décisions étaient présentées aux autorités compétentes et sur la répartition effective des responsabilités entre les différents intervenants.

La députée indique que les membres de la commission cherchent à comprendre qui a pris quelles décisions et sur la base de quelles informations.

Enfin, elle demande quels dysfonctionnements, erreurs d'appréciation ou lacunes la STIB est aujourd'hui prête à reconnaître dans le déroulement du projet.

opgevolgd, maar sommige onvoorziene gebeurtenissen blijven van nature moeilijk te voorspellen. De MIVB steunt daarbij op de expertise van gespecialiseerde studiebureaus en externe aannemers om haar eigen analyses aan te vullen.

De heer Alain Maron wijst echter nadrukkelijk op de grote problemen die zowel aan het Noordstation als bij het Zuidpaleis zijn opgedoken. De commissie moet volgens hem een klare kijk krijgen op de manier waarop die risico's werden ingeschat en opgevolgd om te vermijden dat zich bij toekomstige projecten vergelijkbare situaties zouden voordoen.

Mevrouw Clémentine Barzin wijst erop dat uit verschillende hoorzittingen is gebleken dat het project voor het deel tussen het Noordstation en Bordet mettertijd ingrijpend is bijgestuurd. Volgens de eerder verstrekte uitleg van BMN maakte bijvoorbeeld het station Verboekhoven geen deel uit van het in 2011 goedgekeurde oorspronkelijke tracé. Ook een aantal andere mobiliteitsfactoren zijn sindsdien veranderd. Zo werd het gewestelijk expresnet (GEN) een paar keer uitgesteld en zijn bepaalde verwachte flankerende maatregelen nog steeds niet uitgevoerd.

Het parlamentslid stelt in dat verband een vraag over de studie naar het reizigersaantal op lijn 55, die eind 2013 werd uitgevoerd. Zij wil weten wie die studie besteld heeft en waarvoor die precies bedoeld was. Zij vraagt zich af of de studie de toevoeging van extra stations moest helpen rechtvaardigen of diende om bepaalde reeds overwogen keuzes kracht bij te zetten.

Vervolgens merkt zij op dat de verhoging van het aantal stations op het traject tussen het Noordstation en Bordet en de geleidelijke inwilliging van verschillende verzoeken van de gemeenten en andere instanties mee hebben geleid tot een aanzienlijke stijging van de kostprijs van het project. Heeft de MIVB de overheid gewezen op de financiële gevolgen van die keuzes en op de meerkosten die daaruit konden voortvloeien?

Vervolgens wil de spreker het nog even hebben over de bestuursmatige aanpak van het project. Zij wijst erop dat er een stuurgroep en een strategisch comité waren aangesteld en zij wil weten hoe de beleidsverantwoordelijken werden ingelicht over de vastgestelde risico's. Zij vraagt ook hoe de budgettaire impact van de verschillende beslissingen werd voorgesteld aan de bevoegde overheden en hoe de verantwoordelijkheden in de praktijk verdeeld waren tussen de verschillende betrokken partijen.

Het parlamentslid zegt dat de commissieleden proberen te achterhalen wie wat heeft beslist en op basis van welke informatie.

Tot slot vraagt zij welke tekortkomingen, inschattingfouten en lacunes tijdens het verloop van het project de MIVB vandaag bereid is te erkennen.

M. Briec de Meeûs répond que la station Verboekhoven figurait bien dans les variantes de tracé soumises au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale lors des phases décisives du projet. Il rappelle toutefois que la conception initiale prévoyait également la création d'une halte RER à cet endroit. Il regrette que ce projet n'ait finalement pas été concrétisé.

L'orateur revient ensuite sur la question des surcoûts. Il insiste sur la nécessité de distinguer les dépenses effectivement engagées sur le tronçon Albert-Nord des montants évoqués pour le tronçon Nord-Bordet. Les montants particulièrement élevés associés à ce dernier concernent essentiellement les offres reçues dans le cadre des procédures de marché public et non des dépenses déjà réalisées. Il souligne que, pour la partie nord, les coûts effectivement engagés concernent essentiellement les études.

Concernant la partie sud du projet, les effets conjugués de l'inflation exceptionnelle observée ces dernières années et des adaptations rendues nécessaires par l'évolution du chantier doivent être rappelées. Il reconnaît que certaines erreurs peuvent toujours être commises dans un projet de cette ampleur, mais rejette l'idée selon laquelle la STIB aurait commis des fautes dans la conduite du dossier.

M. Renaud de Saint-Moulin explique que les décisions relatives au tracé, au nombre de stations ou à certaines techniques de construction ont systématiquement été soumises aux organes de gouvernance du projet, notamment au comité stratégique. Les différentes options étaient présentées avec leurs avantages, leurs risques et leurs implications budgétaires afin de permettre aux autorités compétentes de prendre leurs décisions en connaissance de cause.

L'intervenant rappelle que le tracé finalement retenu est le résultat d'études d'opportunité et d'analyses socio-économiques approfondies. La station Verboekhoven présentait, selon ces études, un potentiel important de fréquentation. Son intérêt ne dépendait donc pas exclusivement de la présence d'une correspondance avec le RER.

Il précise également que les recommandations formulées dans le cadre des études d'incidences environnementales faisaient systématiquement l'objet d'une présentation au comité stratégique. Les conséquences budgétaires de leur intégration étaient exposées avant toute décision.

L'intervenant souligne enfin que les mécanismes de gouvernance mis en place au fil des années ont précisément eu pour objectif de renforcer le contrôle exercé par les autorités régionales sur le projet. Les procédures actuelles sont beaucoup plus structurées que celles qui existaient lors des premières générations de projets de métro.

De heer Briec de Meeûs antwoordt dat het station Verboekhoven wel degelijk was opgenomen in de tracés die in de beslissende fasen van het project aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering werden voorgelegd. Hij wijst er evenwel op dat het oorspronkelijke ontwerp ook voorzag in een GEN-halte op die plaats. Hij betreurt dat daar uiteindelijk nooit iets van in huis is gekomen.

Vervolgens gaat de spreker in op de meerkosten. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de daadwerkelijk verrichte uitgaven voor het traject tussen Albert en het Noordstation en de genoemde bedragen voor het traject tussen het Noordstation en Bordet. Dat de laatstgenoemde bedragen zo hoog liggen, heeft vooral te maken met de offertes die in het kader van de overheidsopdrachtprocedures werden ontvangen en niet met de reeds verrichte uitgaven. De daadwerkelijke verrichte uitgaven voor het noordelijke deel hebben vooral betrekking op studies.

Voor het zuidelijke deel moet rekening worden gehouden met de uitzonderlijke inflatie van de voorbije jaren en met de noodzakelijke aanpassingen als gevolg van de manier waarop de werken evolueerden. Hij erkent dat in een dergelijk grootschalig project altijd bepaalde vergissingen kunnen worden begaan, maar hij is het er niet mee eens dat de MIVB fouten zou hebben gemaakt in de manier waarop zij dit dossier heeft aangepakt.

De heer Renaud de Saint-Moulin legt uit dat de beslissingen over het tracé, het aantal stations en bepaalde bouwtechnieken stelselmatig werden voorgelegd aan de bestuursorganen van het project, waaronder het strategisch comité. Voor elk van de verschillende opties werden telkens de voordelen, risico's en budgettaire gevolgen toegelicht, zodat de bevoegde overheden met kennis van zaken beslissingen konden nemen.

De spreker wijst erop dat het uiteindelijke tracé gekozen werd op basis van grondige opportuniteitsstudies en sociaal-economische analyses. Volgens die studies zou het station Verboekhoven mogelijk door veel reizigers worden gebruikt. Het belang ervan hing dus niet enkel samen met een aansluiting op het GEN.

Voorts verduidelijkt hij dat de aanbevelingen van de milieueffectenstudies stelselmatig werden voorgelegd aan het strategisch comité. Vóór elke beslissing werd uitgelegd wat het budgettaire voor gevolgen zou hebben indien daarmee rekening gehouden werd.

De spreker benadrukt ten slotte dat de mechanismen voor de bestuursmatige aanpak van het project die in de loop der jaren zijn ingevoerd, precies bedoeld waren om de controle van de gewestelijke overheid op het project te versterken. De huidige procedures zijn veel gestructureerder dan de procedures die van toepassing waren op de eerste generatie metroprojecten.

M. Carlos Van Hove rappelle que les différentes étapes du projet étaient suivies au sein des instances de pilotage réunissant la STIB, Beliris, les administrations concernées ainsi que les représentants des gouvernements compétents. Les études, leurs conclusions et leurs implications budgétaires étaient présentées dans ces enceintes avant toute prise de décision.

Revenant sur l'étude de fréquentation de la ligne 55 réalisée en 2013, **M. Renaud de Saint-Moulin** précise qu'elle a été demandée par le comité de pilotage de l'étude d'opportunité. Son objectif était de disposer de données réelles permettant de calibrer les modèles de prévision de fréquentation utilisés pour comparer les différents scénarios de développement du réseau. Il s'agissait d'une démarche technique destinée à améliorer la qualité des analyses réalisées.

M. Oliver Rittweger de Moor demande ensuite des précisions sur la composition du comité stratégique chargé du suivi du projet.

M. Renaud de Saint-Moulin indique d'emblée que cet organe réunit notamment des représentants du Ministre-Président, des ministres compétents en matière de mobilité et de budget, ainsi que, depuis 2021, du ministre chargé de l'urbanisme. Les représentants de l'autorité de tutelle de Beliris y participent également.

M. Oliver Rittweger de Moor revient ensuite sur plusieurs critiques formulées au cours des auditions précédentes. Il relève que certains intervenants ont estimé qu'une seule étude globale était insuffisante pour un projet d'une telle ampleur. Il s'interroge également sur la décision de scinder le projet en plusieurs volets distincts et sur les conséquences que ce choix a pu avoir sur sa conduite.

Il aborde ensuite la question des investigations géotechniques réalisées sous le Palais du Midi. Se référant aux déclarations de plusieurs experts auditionnés ainsi qu'aux observations formulées par la Cour des comptes, il estime que les reconnaissances du sous-sol ont été insuffisantes. Il cite notamment certaines remarques formulées dès 2018 concernant la nécessité de compléter les études hydrogéologiques et géotechniques avant le lancement des travaux.

Le député revient également sur les observations de la Cour des comptes relatives au partage des responsabilités entre les bureaux d'études et les entreprises chargées de l'exécution. Il s'interroge sur la décision consistant à reporter certaines vérifications techniques sur l'adjudicataire des travaux.

Abordant ensuite la solution alternative proposée par l'entreprise Denys pour le passage sous le Palais du Midi, il demande quelles sont les raisons qui conduisent la STIB à considérer cette proposition comme irréaliste alors que

De heer Carlos Van Hove wijst erop dat de verschillende fasen van het project werden opgevolgd door een stuurgroep bestaande uit de MIVB, Beliris, de betrokken administraties en de vertegenwoordigers van de bevoegde regeringen. De studies werden samen met hun conclusies en budgettaire implicaties aan die groep voorgesteld alvorens die enige beslissing nam.

De heer Renaud de Saint-Moulin verduidelijkt dat de in 2013 uitgevoerde studie over het reizigersaantal op lijn 55 was gevraagd door de stuurgroep van de opportuniteitsstudie. Die moest waarheidsgetrouwe gegevens opleveren om de voorspellingsmodellen voor de reizigers aantallen te ijken op basis waarvan de verschillende scenario's voor de verdere ontwikkeling van het openbaarvervoersnet werden vergeleken. Dat was een technische ingreep om de kwaliteit van de uitgevoerde analyses te verbeteren.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt vervolgens hoe het strategisch comité dat belast was met de opvolging van het project, was samengesteld.

De heer Renaud de Saint-Moulin zegt dat in dat orgaan onder meer de minister-president, de ministers bevoegd voor Mobiliteit en Begroting en sinds 2021 ook de minister bevoegd voor Stedenbouw vertegenwoordigd waren. Er zaten ook vertegenwoordigers in van de toezichthoudende overheid van Beliris.

De heer Oliver Rittweger de Moor komt vervolgens terug op een aantal punten van kritiek die tijdens de vorige hoorzittingen werden geformuleerd. Hij wijst erop dat volgens sommige sprekers één globale studie voor een project van deze omvang niet voldoende was. Hij stelt ook een vraag over de beslissing om het project op te splitsen in meerdere afzonderlijke delen en over de gevolgen die die keuze heeft gehad voor de uitvoering.

Vervolgens gaat hij in op de geotechnische onderzoeken die onder het Zuidpaleis werden uitgevoerd. Voortgaand op de verklaringen van verschillende deskundigen die werden gehoord, en de opmerkingen van het Rekenhof stelt hij dat de bodem onvoldoende werd onderzocht. In 2018 al werd opgemerkt dat aanvullende hydrogeologische en geotechnische studies moesten worden uitgevoerd alvorens de werken aan te vatten.

Het parlamentslid komt ook terug op de opmerkingen van het Rekenhof over de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de studiebureaus en de aannemers die belast waren met de uitvoering van de werken. Hij stelt zich vragen bij de beslissing om bepaalde technische controles door te schuiven naar de opdrachtnemer van de werken.

Vervolgens gaat hij in op de alternatieve oplossing die de firma Denys voorstelde om de doorgang onder het Zuidpaleis te creëren. Hij vraagt waarom de MIVB dat een onrealistisch voorstel vond, terwijl het volgens

ses promoteurs affirment qu'elle aurait permis de réduire les coûts et les délais.

Il interroge également les représentants de la STIB sur la transaction conclue avec les entreprises chargées des travaux et sur les critiques particulièrement sévères formulées à cet égard par la Cour des comptes. Il souhaite connaître les conséquences financières potentielles de cette transaction ainsi que les risques liés aux futurs avenants.

Enfin, il revient sur les responsabilités politiques dans la gestion du projet et critique vivement la manière dont certains dossiers de ressources humaines ont été traités au sein de la STIB.

M. Renaud de Saint-Moulin conteste l'idée selon laquelle le projet reposerait sur une seule étude. Il rappelle qu'une série d'études successives, indépendantes les unes des autres et réalisées conformément aux prescriptions réglementaires, ont progressivement permis d'affiner les choix retenus. Ces études ont confirmé tant la réalité des besoins de mobilité sur l'axe nord-sud que la pertinence du recours au métro comme solution à long terme.

Concernant la division du projet en plusieurs volets, les différents intervenants auditionnés jusqu'à présent n'ont pas identifié cet élément comme une cause déterminante des difficultés rencontrées. Il se dit d'ailleurs surpris de voir cette question revenir régulièrement dans les débats alors qu'elle n'a pas été présentée comme problématique par les principaux acteurs du dossier.

L'intervenant estime toutefois qu'une réflexion peut être menée sur l'accumulation progressive de contraintes supplémentaires imposées au projet. En effet, chaque exigence additionnelle augmente la complexité du chantier et accroît mécaniquement les risques susceptibles de se matérialiser lors de l'exécution.

Répondant aux questions relatives à la solution proposée par Denys, il explique que celle-ci a été analysée à la demande même de la STIB. Il y a à cet égard différentes contraintes techniques identifiées, notamment la configuration des caves du palais du Midi, la présence d'eau dans le sous-sol et les caractéristiques des fondations du bâtiment, éléments rendant la mise en œuvre de la solution particulièrement complexe.

Il ajoute que plusieurs aspects essentiels demeuraient insuffisamment résolus, notamment le traitement des façades du bâtiment et la gestion des descentes de charge. Par ailleurs, les coûts et les délais annoncés étaient largement sous-évalués au regard des difficultés effectivement rencontrées sur le terrain.

S'agissant de la transaction conclue avec les entreprises chargées des travaux, il rappelle que l'action judiciaire avait été introduite par Besix. La solution finalement retenue résulte d'un choix du gouvernement visant à privilégier

de voorstanders ervan een aanzienlijke kostenbesparing had kunnen opleveren en de uitvoeringstermijn fors had kunnen inkorten.

Hij stelt de vertegenwoordigers van de MIVB ook vragen over de dadingsovereenkomst die met de aannemers werd gesloten, en over de bijzonder scherpe kritiek die het Rekenhof daarop heeft geuit. Hij wenst meer duidelijkheid over de mogelijke financiële gevolgen van die dadingsovereenkomst en over de risico's die verbonden zijn aan toekomstige bijakten.

Tot slot komt hij terug op de politieke verantwoordelijkheden voor het beheer van het project. Hij uit scherpe kritiek op de wijze waarop bepaalde personeelsdossiers bij de MIVB werden behandeld.

De heer Renaud de Saint-Moulin ontkent dat het project op één enkele studie zou gebaseerd zijn. Hij wijst erop dat enkele opeenvolgende studies onafhankelijk van elkaar en overeenkomstig de geldende voorschriften zijn uitgevoerd. Op basis daarvan werden de gemaakte keuzes stapsgewijs verfijnd. Die studies bevestigden dat de mobiliteitsbehoeften op de noord-zuidas reëel waren en dat de metro een zinvolle oplossing was op lange termijn.

De opsplitsing van het project in verschillende delen is door de betrokkenen die tot dusver zijn gehoord, niet aangemerkt als een doorslaggevende oorzaak van de ondervonden moeilijkheden. Het verbaast hem dus dat vragen daarover geregeld terugkeren in het debat, terwijl de hoofdrolspelers in het dossier er geen probleem in zagen.

De spreker vindt wel dat kan worden nagedacht over het feit dat er geleidelijk steeds meer eisen werden opgelegd. Elke bijkomende voorwaarde vergroot immers de complexiteit van de werken en dus automatisch ook de risico's die zich tijdens de uitvoering ervan kunnen voordoen.

De oplossing die de firma Denys voorstelde, werd op vraag van de MIVB zelf onderzocht. Daarbij werden verschillende technische knelpunten vastgesteld, waaronder de indeling van de kelders van het Zuidpaleis, de aanwezigheid van grondwater en de kenmerken van de funderingen van het gebouw. Die elementen maakten het bijzonder complex om de voorgestelde oplossing uit te voeren.

Bovendien werd geen toereikende oplossing aangereikt voor bepaalde essentiële aspecten, zoals de behandeling van de gevels van het gebouw en de beheersing van de neerwaartse belasting. De kosten en de uitvoeringstermijn waren overigens veel te laag ingeschat in het licht van de problemen die zich in de praktijk stelden.

Vervolgens wijst hij erop dat de rechtsvordering die geleid heeft tot de dadingsovereenkomst met de aannemers van de werken, werd ingesteld door Besix. De uiteindelijk gekozen oplossing vloeide voort uit een

une rénovation plus approfondie du Palais du Midi plutôt que certaines adaptations techniques envisagées précédemment.

Enfin, à propos des travaux de la dalle Bara, ceux-ci répondent principalement à des impératifs de renouvellement d'infrastructures vieillissantes ainsi qu'à des considérations d'organisation du chantier.

En conclusion, **M. Briec de Meeûs** reconnaît les nombreuses difficultés rencontrées et la complexité exceptionnelle du chantier, tout en soulignant que des infrastructures importantes ont déjà été réalisées et que les besoins de mobilité qui ont justifié le projet demeurent pleinement d'actualité. Selon lui, les efforts consentis permettront de préserver à long terme les possibilités de développement du réseau de transport public bruxellois.

Réunion du 11 juin 2026

2.20. Exposé de Rudi Vervoort, ancien Ministre-Président

M. Rudi Vervoort a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Conformément à ce que votre commission a proposé, je vais centrer mon exposé sur les questions qui m'ont été adressées par les groupes TFA et MR, en y répondant point par point, avant de me tenir à votre disposition pour vos questions complémentaires.

Je tiens d'emblée à dire combien je me réjouis de m'exprimer aujourd'hui aux côtés de mes anciens collègues. C'est un point essentiel: ce dossier n'a jamais été celui d'un seul ministre. Il a été suivi, étape après étape, dans la plus grande collégialité.

Je veux aussi rappeler le sens de ce projet, car il éclaire toutes vos questions. Bruxelles exerce un rôle qui dépasse son territoire institutionnel: capitale du pays, centre administratif et pôle d'emploi majeur. Chaque jour, plus de 400 000 navetteurs y entrent, principalement en voiture. La mobilité bruxelloise est, par nature, métropolitaine. C'est pourquoi les plans Iris 2, le PRDD puis Good Move ont tous identifié le métro Nord-Sud comme un investissement structurant. Le Métro 3 n'est pas un luxe, mais une nécessité — ce qui ne dispense jamais de lucidité, et c'est dans cet esprit que je réponds à vos questions.

La chaîne décisionnelle était claire et structurée. Un groupe de travail a été créé en 2013; à partir de 2015, le pilotage a été centralisé au sein d'un comité stratégique, et une structure de coordination a été formellement

beslissing van de regering, die een grondigere renovatie van het Zuidpaleis verkoos boven bepaalde technische aanpassingen die eerder waren overwogen.

De werken aan de plaat onder het Baraplein komen voornamelijk tegemoet aan de noodzaak om verouderde infrastructuur te vernieuwen en aan overwegingen die verband houden met de organisatie van de werken.

Tot besluit erkent de **heer Briec de Meeûs** de vele moeilijkheden en de uitzonderlijke complexiteit van het project. Tegelijkertijd benadrukt hij dat er reeds belangrijke infrastructuurwerken zijn gerealiseerd en dat de mobiliteitsbehoeften die aan de basis van het project lagen, nog steeds actueel zijn. Volgens hem zullen de geleverde inspanningen op lange termijn de verdere ontwikkeling van het Brussels openbaarvervoersnet mogelijk maken.

Vergadering van 11 juni 2026

2.20. Uiteenzetting van gewezen minister-president Rudi Vervoort

De heer Rudi Vervoort heeft voor de commissieleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Zoals uw commissie mij heeft voorgesteld, zal ik mijn uiteenzetting opbouwen rond de vragen die ik heb gekregen van de TFA-fractie en de MR-fractie. Ik zal die punt per punt beantwoorden. Daarna kunt u mij ook nog uw eventuele andere vragen stellen.

Vooreerst wil ik zeggen hoe prettig ik het vind om hier vandaag naast mijn voormalige collega's het woord te kunnen nemen. Dit dossier is nooit het dossier van één minister geweest. Dat is toch wel essentieel om te onderstrepen. Elke fase van het project werd op basis van een uiterst collegiale samenwerking opgevolgd.

Om uw vragen duidelijker te kaderen wil ik ook nog even het achterliggende doel van het project schetsen. Brussel vervult een rol die verder reikt dan zijn institutionele grenzen. Het fungeert namelijk tegelijk als hoofdstad van het land, administratief centrum en belangrijk tewerkstellingsbekken. Elke dag begeven zich meer dan 400.000 pendelaars naar het Brussels Gewest, de meesten met de wagen. De Brusselse mobiliteit is van nature een grootstedelijke mobiliteit. Daarom werd de aanleg van een metrolijn van het noorden naar het zuiden van Brussel eerst in het Iris 2-plan, vervolgens in het GPDO en later ook in het Good Moveplan voorgesteld als een structurerende investering. Metro 3 is geen luxe, maar een noodzaak. Dat betekent echter niet dat we onze helderheid van geest zomaar mogen laten varen. Het is vanuit die invalshoek dat ik uw vragen zal beantwoorden.

De besluitvormingsketen was duidelijk en gestructureerd. In 2013 werd een taskforce opgericht; vanaf 2015 werd de sturing gecentraliseerd in een strategisch comité en werd formeel een coördinatiestructuur

documentée pour les deux parties du projet, en annexe de la note adressée au gouvernement le 26 mars 2015. Dans la pratique quotidienne, le comité de pilotage Bordet-Nord traitait toutes les propositions de modifications substantielles ayant une incidence sur l'équilibre entre la qualité, les coûts et les délais d'exécution. Ce comité donnait son avis au comité stratégique, au sein duquel siégeaient Beliris et le cabinet fédéral, la STIB et Bruxelles Mobilité, ainsi que les représentants des cabinets régionaux concernés.

Pour les arbitrages stratégiques et les décisions structurantes – tracé, périmètre, budget, mode de financement –, le gouvernement a toujours eu le dernier mot: lorsqu'un désaccord survenait entre les opérateurs, le comité stratégique le soumettait au gouvernement, qui tranchait ensuite.

Sur la répartition des rôles: la STIB était maître d'ouvrage, et le demeurait pour ses métiers propres sur le tronçon Nord — signalisation, voies, équipements —, son conseil d'administration restant l'autorité compétente pour attribuer les marchés; Beliris intervenait comme maître d'ouvrage délégué pour le génie civil du tunnel et des stations du tronçon Bordet-Nord, mais préparait des marchés qui, *in fine*, étaient décidés par la STIB.

Concrètement: le tracé Nord a été arrêté par le gouvernement en trois temps, de septembre 2013 à mai 2014, sur la base d'une analyse multicritères du bureau d'études; les permis ont été demandés par la STIB, instruits avec étude d'incidences et délivrés par Urban — le permis Constitution le 24 mai 2019; les marchés ont été préparés par Beliris et la STIB et attribués par le conseil d'administration de la STIB; les adaptations techniques majeures, comme celle du Palais du Midi, ont été remontées via les comités et tranchées par le Gouvernement les 25 mai et 20 juillet 2023; les adaptations budgétaires l'ont été par voie de notes successives soumises au Gouvernement.

Cette traçabilité s'est appuyée sur plusieurs fondements cumulatifs. Tout d'abord, les décisions formelles du gouvernement, dont la chronologie est documentée — depuis l'approbation du tracé en 2013, en passant par l'avant-projet de 2016, jusqu'aux décisions de 2023. En deuxième lieu, les mises à jour successives du Plan d'investissement pluriannuel de la STIB, qui ont toutes été approuvées par le gouvernement et suivies au sein du comité. Sans oublier les rapports du comité stratégique. Et enfin, plus de 30 notes de la STIB adressées au gouvernement entre 2013 et 2024, dont les dates et les sujets vous sont communiqués.

gedocumenteerd voor beide trajectdelen, opgenomen als bijlage bij de nota aan de regering van 26 maart 2015. In de dagelijkse praktijk behandelde het stuurcomité Bordet-Noord alle voorstellen voor substantiële wijzigingen die een invloed hadden op de verhouding tussen kwaliteit, kosten en uitvoeringstermijnen. Dat comité bezorgde input aan het strategisch comité, waarin Beliris en het federale kabinet, de MIVB en Brussel Mobiliteit, samen met de vertegenwoordigers van de betrokken gewestelijke kabinetten zitting hadden.

Voor strategische afwegingen en structurerende beslissingen (tracé, perimeter, budget en financieringswijze) heeft de regering altijd het laatste woord gehad: als er meningsverschillen waren tussen operatoren, legde het strategisch comité die voor aan de regering, die vervolgens de knoop doorhakte.

De rollen waren als volgt verdeeld. De MIVB trad op als bouwheer en was dat ook voor haar eigen vaktechnische onderdelen op het noordelijke deel, meer bepaald de signalisatie, de sporen en de uitrustingen. De raad van bestuur van de openbaarvervoersmaatschappij was bevoegd voor de gunning van de opdrachten. Beliris fungeerde als gedelegeerd bouwheer voor de civieltechnische werken aan de tunnel en de stations op het traject tussen Bordet en het Noordstation, maar de eindbeslissing over de opdrachten die het voorbereidde, lag wel bij de MIVB.

Concreet keurde de regering het noordelijke tracé in drie fasen tussen september 2013 en mei 2014 goed. Zij baseerde zich daarvoor op een analyse van het studie-bureau, waarin meerdere criteria in ogenschouw waren genomen. De MIVB vroeg de nodige vergunningen aan. Het onderzoek van die aanvragen ging telkens gepaard met een effectenstudie. Uiteindelijk reikte urban.brussels de vergunningen uit. De vergunning voor de werken ter hoogte van het Grondwetplein dateert van 24 mei 2019. Beliris en de MIVB bereidden de opdrachten voor en de raad van bestuur van de MIVB besliste over de gunning ervan. De belangrijkste technische aanpassingen, zoals die met betrekking tot het Zuidpaleis, werden doorgespeeld via de comités en de regering nam daarover op 25 mei en 20 juli 2023 een beslissing. De budgettaire aanpassingen werden doorgevoerd op basis van achtereenvolgende nota's aan de regering.

Deze traceerbaarheid berustte op meerdere cumulatieve draagvlakken. In de eerste plaats de formele beslissingen van de regering, waarvan de chronologie gedocumenteerd is — van de goedkeuring van het tracé in 2013, via het voorontwerp van 2016, tot de beslissingen van 2023. Ten tweede de opeenvolgende updates van het meerjarig investeringsplan van de MIVB, die telkens door de regering zijn goedgekeurd en in het comité zijn opgevolgd. En daarbij de verslagen van het strategisch comité. En ten slotte meer dan 30 nota's van de MIVB aan de regering tussen 2013 en 2024, waarvan u de data en de onderwerpen zijn meegedeeld.

Le projet a fait l'objet de validations croisées et indépendantes à chaque étape. La décision même de réaliser le métro a été documentée par l'étude Iris 2, confirmée par l'étude d'opportunité menée sous pilotage de Beliris, puis par deux études d'incidences distinctes — celle du permis Constitution, sous Urban, et celle de la modification du PRAS, sous Perspective, confiées à des bureaux différents — et encore par le plan Good Move.

Ces analyses n'ont pas été de simples formalités: pour la jonction Anneessens–Midi, par exemple, quatre tracés ont été comparés, et c'est de manière indépendante que les études ont conclu que seul le tracé sous Stalingrad était praticable. Sur le plan technique, deux campagnes géotechniques ont été menées en 2015 et 2016-2017, conformes à l'état de l'art.

La contre-expertise existait donc bel et bien. Mais je veux être lucide: l'ampleur de l'hétérogénéité du sous-sol, notamment sous le Palais du Midi, a été sous-estimée. Cela relève d'un risque de chantier, pas d'une étude bâclée.

La remontée de l'information reposait sur des organes formels et sur une chaîne de comités. Chaque institution disposait de ses propres organes de gouvernance, ainsi le conseil d'administration de la STIB approuvait les documents de marché, l'Inspection des finances et les organes de Beliris contrôlaient les engagements et les liquidations.

Au niveau opérationnel, le comité de pilotage Bordet–Nord traitait toutes les propositions de modification substantielle ayant un impact sur le rapport entre qualité, coûts et délais, et alimentait le comité stratégique. Étaient remontés de manière régulière notamment l'avancement des études et des marchés ainsi que les actualisations budgétaires.

Au moment des décisions clés — choix du tracé en 2013-2014, modification du PRAS en 2018, permis Constitution en 2019, protocole de financement avec Beliris en 2016 — le niveau politique disposait des études d'opportunité et d'incidences. Plus précisément, le rapport et l'étude d'incidences — clôturée en mai 2018 pour le permis Constitution, menée en 2017 pour la modification du PRAS — ont identifié des risques, mais des risques classiques pour ce type d'ouvrage, intégrés au dossier de permis et jugés gérables en phase d'exécution. Ce qui n'a pas été communiqué ne l'a pas été simplement parce que ce n'était pas connu: il faut distinguer ces incertitudes telles que nous les comprenons aujourd'hui, avec du jet grouting — de ce qui était documenté à l'époque, à savoir des risques classiques.

De verschillende fases van het project werden zowel in combinatie met elkaar als los van elkaar goedgekeurd. De beslissing om de metrolijn te verwezenlijken werd onderbouwd in de Iris 2-studie. Zij werd bevestigd in de opportuniteitsstudie die verliep onder leiding van Beliris en nadien ook in twee afzonderlijke en aan verschillende studie bureaus toegewezen effectenstudies, meer bepaald die over de vergunning voor het station Grondwet onder leiding van urban.brussels en die over de wijziging van het GBP onder leiding van perspective.brussels. Ook het Good Moveplan bevestigde de beslissing.

Die analyses waren niet zomaar een formaliteit. Voor de verbinding tussen Anneessens en het Zuidstation werden bijvoorbeeld vier tracés vergeleken. Die studies kwamen los van elkaar tot de conclusie dat alleen het tracé onder de Stalingradlaan uitvoerbaar was. Om de technische aspecten onder de loep te nemen vonden in 2015 en in 2016-2017 twee reeksen van geotechnische onderzoeken plaats, die volgens de regels van de kunst werden uitgevoerd.

Er was dus wel degelijk een tegenexpertise beschikbaar. Ik wil er echter geen doekjes om winden: de mate van heterogeniteit van de ondergrond, vooral onder het Zuidpaleis, was onderschat. Dat betekent niet dat de uitgevoerde studies ondermaats waren. Dat behoort nu eenmaal tot de risico's die eigen zijn aan bouwwerken.

De doorstroming van de informatie gebeurde via formele organen en een aaneenschakeling van comités. Iedere instelling beschikte over haar eigen beheersorganen. Zo keurde de raad van bestuur van de MIVB de opdracht documenten goed en controleerden de Inspectie van Financiën en de organen van Beliris de vastleggingen en vereffeningen.

Op operationeel vlak besprak de stuurgroep voor het traject tussen Bordet en het Noordstation alle ingrijpende aanpassingsvoorstellen die een weerslag konden hebben op de onderlinge verhouding tussen de kwaliteit, de kosten en de uitvoeringstermijnen. Die groep gaf zijn bevindingen door aan het strategisch comité. Regelmatig werd informatie doorspeeld over de voortgang van de studies en opdrachten en over de bijwerkingen van het budget.

Voor elke bepalende beslissing die de beleidsverantwoordelijken moesten nemen (over de keuze van het tracé in 2013-2014, de wijziging van het GBP in 2018, de vergunningsaanvraag voor het station Grondwet in 2019 en het financieringsprotocol met Beliris in 2016), beschikten ze over opportuniteits- en effectenstudies. Zo werd in het effectenrapport en in de in mei 2018 afgesloten effectenstudie over de vergunningsaanvraag voor het station Grondwet en de in 2017 uitgevoerde effectenstudie over de wijziging van het GBP gewezen op bepaalde risico's, maar het ging om risico's die we wel meer zien bij dit soort bouwwerken. Daarmee werd rekening gehouden in het vergunningsaanvraagdossier. Er werd van uitgegaan dat ze in de uitvoeringsfase wel beheersbaar zouden zijn. De informatie die toen ontbrak, was gewoon nog niet bekend. We moeten

Ce qui s'est révélé lors du chantier n'était ni connu ni connaissable au moment des décisions clés: ce n'est donc pas, à proprement parler, un défaut de remontée d'information, mais un risque qui s'est matérialisé à l'épreuve du chantier.

Deux moments doivent être clairement distingués, car ils concernent deux tronçons et deux maîtres d'ouvrage différents. Sur le tronçon Nord–Albert, c'est en 2021 que la STIB constate l'échec sous le Palais du Midi. Cet incident a débouché sur les décisions de Gouvernement des 25 mai et 20 juillet 2023, par lesquelles nous avons opté pour une autre technique de chantier, assortie d'un dispositif d'aides aux commerçants et de relogement, plutôt que de laisser un quartier fragilisé subir huit années supplémentaires de chantier perturbé.

Sur le tronçon Nord–Bordet, le basculement intervient en avril 2023, lorsque Beliris reçoit pour le Lot 3 des offres dépassant 2 milliards d'euros, soit plus de 250 % au-dessus de l'estimation actualisée. L'estimation de ce lot était pourtant passée d'environ 694 millions en 2020 à 939 millions au début 2023 sous l'effet de l'inflation: l'impact du contexte inflationniste avait donc déjà été intégré, mais des offres à ce niveau étaient d'une tout autre nature. C'est ce printemps 2023 qui constitue, pour moi, le moment où le risque budgétaire est devenu majeur — au point que le Gouvernement a refusé d'attribuer en l'état.

C'est dans ce cadre que, le 8 juin 2023, le Gouvernement a demandé à Beliris une analyse approfondie des offres et des options stratégiques, y compris la relance du marché. Ce diagnostic a mis en évidence un faisceau de causes: un très faible nombre de soumissionnaires, dans un contexte peu concurrentiel; la rareté, à l'échelle européenne, des entreprises capables de mener ce type de chantier; des carnets de commandes saturés après la crise sanitaire; une flambée des coûts des matériaux et de l'énergie; la sous-estimation de postes très techniques, comme la congélation du sol; et certains éléments du cahier des charges. Beliris a aussi proposé des pistes de maîtrise budgétaire, dont une réduction du nombre de stations. En parallèle, la Ministre fonctionnelle a demandé à la STIB d'étudier différents scénarios — arrêt total ou partiel, report —; cette note, remise en juillet 2024, n'a pas fait l'objet d'une décision en période d'affaires courantes.

een onderscheid maken tussen het inzicht dat we vandaag hebben in bepaalde onzekere factoren in verband met jetgrouting en de gegevens die destijds beschikbaar waren en betrekking hadden op de gebruikelijke risico's.

Wat tijdens de uitvoering van de werken aan het licht is gekomen, was niet geweten en kon ook nog niet geweten zijn op het moment waarop de belangrijke beslissingen werden genomen. Er schortte op zich dus niets met de informatiedoorstroming. Het waren gewoon risico's die zich tijdens de werken in de praktijk manifesteerden.

We moeten een duidelijk onderscheid maken tussen twee afzonderlijke gebeurtenissen, die zich elk hebben voorgedaan op een ander traject van de lijn en elk onder de verantwoordelijkheid van een andere bouwheer vielen. In 2021 stelde de MIVB op het deel van de aan te leggen lijn tussen het Noordstation en Albert vast dat de werken onder het Zuidpaleis mislukt waren. Naar aanleiding van dat voorval besliste de regering op 25 mei en 20 juli 2023 om te opteren voor een andere bouwtechniek en keurde ze een regeling goed om de handelaars te helpen en elders onder te brengen in plaats van de kwetsbare wijk nog eens acht jaar te laten lijden onder verstoorde werken.

Op het traject tussen het Noordstation en Bordet kwam de ommekeer in april 2023, toen Beliris voor het derde perceel offertes ontving van meer dan 2 miljard euro. Dat was 250 % meer dan de bijgewerkte raming. De raming van dat perceel was onder invloed van de inflatie nochtans al aangepast van ongeveer 694 miljoen euro in 2020 naar 939 miljoen euro begin 2023. De gevolgen van de inflatie waren dus al verrekend, maar met de ingediende offertes was iets helemaal anders aan de hand. Dat was in het voorjaar van 2023 het moment waarop het budgettaire risico in mijn ogen buitensporig was geworden. De regering weigerde zelfs om de opdracht onder die voorwaarden te gunnen.

Daarom vroeg de regering Beliris op 8 juni 2023 om zich nader te buigen over de offertes en de strategische opties, waaronder het uitschrijven van een nieuwe opdracht, grondig te onderzoeken. Uit de bevindingen bleek dat de hoge offertebedragen toe te schrijven waren aan verscheidene oorzaken: het zeer lage aantal inschrijvers, waardoor er maar weinig concurrentie speelde; het schaarse aantal aannemers in Europa die in staat zijn om dergelijke werken uit te voeren; het feit dat de orderboekjes na de coronacrisis overvol waren; de zeer scherpe stijging van de materiaal- en energieprijzen; het feit dat sommige zeer technische uitgavenposten, zoals de grondbevriezing, te laag waren ingeschat; en daarnaast ook nog enkele andere onderdelen van het bestek. Beliris heeft ook een aantal voorstellen gedaan om het budget onder controle te krijgen. Een daarvan was om het aantal stations te verlagen. Daarnaast vroeg de functioneel bevoegde minister Beliris om verschillende scenario's te onderzoeken, gaande van een volledige of gedeeltelijke

La convergence de ces facteurs a clairement pesé sur les prix. Face à des offres que nous jugions trop coûteuses, le gouvernement a pris ses responsabilités: il a refusé d'attribuer en l'état. C'est précisément le contraire d'une politique aveuglément pro-métro, menée à n'importe quel prix et par tous les moyens.

Mes recommandations

Quelles leçons devons-nous tirer, et quelle voie tracer pour la suite? Je veux être à la fois lucide et constructif, sans rien renier de ce qui a été accompli.

Ma première conviction n'a pas changé: le Métro 3 n'est pas un luxe, mais une nécessité, un investissement d'avenir pour une ville qui se développe. On entend parfois que ces constats seraient dépassés, par exemple au motif du télétravail; mais ni ces critiques ni nous-mêmes ne pouvions anticiper ce phénomène, et nul ne peut en prédire l'évolution sur les cinquante prochaines années. Ce qui est certain, c'est que la STIB observe un retour de la fréquentation à ses niveaux d'avant-crise, et que la congestion routière, elle, ne diminue pas. Le besoin de mobilité demeure entier.

Ma deuxième conviction est qu'il faut de la lucidité, mais une lucidité juste. Les décisions de ce dossier ont été prises de bonne foi, collégialement, sur la base d'études indépendantes; les difficultés rencontrées — l'inflation, l'hétérogénéité du sous-sol, des offres déraisonnables — n'ont pas été le fruit de manquements, mais des risques inhérents aux grands projets d'infrastructure. Pour autant, la Cour des comptes formule une série de recommandations utiles, et il vous revient, avec l'ensemble des acteurs concernés, d'en tirer tous les enseignements afin d'améliorer notre gestion des projets — qu'il s'agisse de cette extension ou des autres infrastructures majeures que la Région devra encore réaliser.

Ma troisième conviction est que nous pouvons progresser en nous inspirant de ce qui se fait ailleurs, car le problème n'est pas propre à Bruxelles: la Cour des comptes européenne signalait déjà en 2020 que, pour les grands projets ferroviaires, les surcoûts moyens s'élevaient à 47 %, et que les retards pouvaient aller jusqu'à onze ans.

Ce constat ne doit pas être une source de réconfort, mais au contraire nous inciter à mettre tout en œuvre pour renforcer notre capacité d'action dans la réalisation de ce type de mégaprojets.

stopzetting tot uitstel. Die nota werd in juli 2024 bezorgd aan de regering, maar die nam daarover geen beslissing, omdat zij in lopende zaken was.

De samenloop van al die factoren heeft duidelijk op de prijzen gewogen. De regering heeft haar verantwoordelijkheid genomen en geweigerd de offertes die zij als onredelijk duur beschouwde, in die vorm toe te wijzen. Dat is precies het tegenovergestelde van een blind pro-metro-beleid dat met alle macht en tegen elke prijs tot uitvoering zou zijn gebracht.

Mijn aanbevelingen

Welke lessen moeten we trekken en welke weg moeten we uitstippelen voor het verdere vervolg? Ik wil mij helder en constructief opstellen, zonder afbreuk te doen aan wat er reeds is verwezenlijkt.

De overtuiging die ik van bij het begin had, is niet veranderd. Metro 3 is geen luxe, maar een noodzaak, een investering in de toekomst van een stad die in ontwikkeling is. We horen soms dat die vaststelling onder meer wegens de opkomst van thuiswerken achterhaald is. Niemand van de criticasters, noch wijzelf hadden dat destijds kunnen zien aankomen en niemand kan voorspellen hoe dat verschijnsel de komende vijftig jaar zal evolueren. Wat wel zeker is, is de vaststelling van de MIVB dat de reizigersaantallen opnieuw op het niveau van voor de crisis zitten en dat de verkeersdrukke niet afneemt. De mobiliteitsbehoefte is er nog steeds volledig.

Ten tweede ben ik ervan overtuigd dat we moeten handelen met een helderheid van geest, maar dan wel op een rechtvaardige manier. De beslissingen in dit dossier werden te goeder trouw en collegiaal genomen op basis van onafhankelijke studies. De problemen die zich hebben aangediend (de inflatie, de heterogene ondergrond en de onredelijke offertebelangen) zijn niet het resultaat van tekortkomingen, maar hangen samen met risico's die eigen zijn aan grote infrastructuurprojecten. Het Rekenhof heeft evenwel een aantal nuttige aanbevelingen geformuleerd. Het is nu aan u om daar samen met de betrokken hoofdrolspelers de nodige lessen uit te trekken om ervoor te zorgen dat we projecten in de toekomst beter aanpakken, of het nu gaat om de uitbreiding van het metronet of om andere grote infrastructuurwerken die het gewest nog zal moeten uitvoeren.

Mijn derde overtuiging is dat wij stappen vooruit kunnen zetten door te kijken naar wat elders gebeurt, want het probleem is niet eigen aan Brussel: het Europees Rekenhof meldde in 2020 al dat bij grote spoorwegprojecten de gemiddelde meerkosten 47 % bedroegen en dat vertragingen opliepen tot elf jaar.

Deze vaststelling mag geen reden tot geruststelling zijn, maar moet ons ertoe aanzetten alle middelen in te zetten om onze slagkracht bij het uitvoeren van dit soort megaprojecten te versterken.

Ma quatrième conviction, enfin, est que nous devons continuer à plaider en faveur d'un véritable fédéralisme de coopération. Je le répète avec vigueur: le pouvoir fédéral doit davantage témoigner de son engagement. Cette demande est légitime, car ce métro constitue un projet d'intérêt national, dont les flux de mobilité ne peuvent être appréhendés qu'à l'échelle d'une métropole; elle est également pertinente sur le plan économique, comme le montre le rapport de la Banque nationale d'octobre 2025: Bruxelles est une capitale qui exécute des services, et qui redistribue une grande partie de ses revenus vers les deux autres Régions. Une participation accrue de l'État fédéral est donc, dans l'intérêt national même, non seulement légitime, mais également justifiée.

Conclusion

Je reste profondément convaincu que ce projet répond à un besoin de mobilité réel et durable pour notre Région. J'estime que mon Gouvernement l'a géré avec autant d'ambition que de prudence: des décisions collégiales et documentées, des choix validés par des études indépendantes, et un arrêt assumé lorsque cela s'est avéré nécessaire.

Je vous remercie de votre attention, et je suis à présent à votre entière disposition pour répondre à vos questions complémentaires.

2.21. Exposé de Sven Gatz, ancien ministre des Finances

Sven Gatz a tenu devant les députés l'exposé suivant:

«J'aborderai principalement ce dossier sous l'angle des finances publiques et du financement du projet Métro 3, en revenant sur les principales décisions auxquelles j'ai été associé en tant que ministre du Budget.

Je souhaite d'abord replacer ce projet dans une perspective historique plus large. Les difficultés rencontrées aujourd'hui ne sont pas propres au Métro 3. La construction du réseau de métro bruxellois dans les années 1960 et 1970 a elle aussi été marquée par des retards importants, des dépassements budgétaires et des difficultés techniques significatives. L'idée selon laquelle les précédentes infrastructures de métro auraient été réalisées sans difficulté ne correspond pas à la réalité historique. La principale différence réside dans le fait que les investissements de l'époque étaient intégralement financés par l'autorité fédérale.

Plusieurs constats formulés aujourd'hui par la Cour des comptes concernant le Métro 3, notamment en matière de planification, d'études préparatoires, de suivi des chantiers et de maîtrise des coûts, se retrouvent fréquemment dans les grands projets d'infrastructure. Cette réalité doit être

Mijn vierde overtuiging ten slotte is dat we moeten blijven pleiten voor een echt samenwerkingsfederalisme. Ik herhaal het met klem: de federale overheid moet zich meer betrokken tonen. Dat is een legitieme vraag, omdat het Metro 3-project van nationaal belang is en de mobiliteitsstromen die ermee gepaard gaan, enkel op grootstedelijke schaal kunnen worden begrepen. Bovendien is het een economisch relevant project, zoals blijkt uit het rapport van de Nationale Bank van oktober 2025. Brussel is een hoofdstad die diensten uitvoert en een groot deel van zijn inkomsten naar de twee andere gewesten laat doorvloeien. Een grotere inbreng van de federale overheid in het nationale belang is dus niet alleen legitiem, maar is ook relevant.

Conclusie

Ik blijf er ten stelligste van overtuigd dat dit project beantwoordt aan een reële en duurzame mobiliteitsbehoefte van ons gewest. Ik vind dat mijn regering het even ambitieus als voorzichtig heeft aangepakt: beslissingen werden onderbouwd en collegiaal genomen, keuzes werden goedgekeurd op basis van onafhankelijke studies en toen het nodig bleek, hebben we aan de rem getrokken.

Ik dank u voor uw aandacht en ik ben bereid om uw bijkomende vragen te beantwoorden.

2.21. Uiteenzetting van Sven Gatz, gewezen minister van Financiën

Sven Gatz heeft voor de commissieleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Ik zal dit dossier in mijn uiteenzetting voornamelijk belichten vanuit de overheidsfinanciën en de financiering van het Metro 3-project. Ik zal de belangrijkste beslissingen overlopen waarbij ik als minister van Begroting betrokken was.

Om te beginnen zou ik dit project willen kaderen in een breder historisch perspectief. De problemen die zich vandaag voordoen, zien we niet uitsluitend bij het Metro 3-project. Ook bij de aanleg van het Brussels metronet in de jaren zestig en zeventig deden zich al grote vertragingen voor, werd het budget overschreden en doken aanzienlijke technische moeilijkheden op. De opvatting dat de infrastructuurwerken voor de metro in het verleden vlekkeloos verlopen zijn, is historisch gewoon niet correct. Het grootste verschil is dat de federale overheid de investeringen toen volledig voor haar rekening nam.

Verschillende opmerkingen over het Metro 3-project die het Rekenhof nog niet zo lang geleden onder meer in verband met de planning, de voorbereidende studies, de opvolging van de werken en de kostenbeheersing heeft geformuleerd, worden regelmatig ook over andere grote

prise en considération dans l'analyse du dossier.

J'ai pris le temps de réexaminer la chronologie des principales décisions gouvernementales relatives au projet. Contrairement à certaines perceptions, le gouvernement n'a pas été amené à se prononcer continuellement sur de nouvelles orientations stratégiques. Une fois les décisions fondamentales prises et les travaux lancés, le projet a principalement été suivi à travers les mécanismes habituels de gouvernance.

L'une des premières notes importantes soumises au gouvernement durant la législature concernait l'état d'avancement du tronçon Albert-Nord. Cette note présentait le calendrier, le budget, l'avancement du chantier ainsi que les perspectives de poursuite des travaux. Par la suite, plusieurs dossiers spécifiques ont été examinés par le gouvernement, notamment ceux relatifs au Palais du Midi, aux difficultés rencontrées dans certaines zones du chantier ainsi qu'aux dispositifs d'aide destinés aux commerçants affectés par les travaux.

Les difficultés majeures sont apparues en 2023 lorsque les offres relatives au marché du tronçon Nord-Bordet ont été connues. Les estimations financières avaient déjà évolué au fil du temps. Les premières estimations établies pour ce tronçon s'élevaient à environ 527 millions d'euros en 2015, puis à environ 595 millions d'euros en 2020. Sous l'effet de l'inflation et de l'évolution du contexte économique, elles avaient été réévaluées à près de 817 millions d'euros en 2023.

Les offres finalement reçues ont toutefois constitué une véritable rupture. Les montants proposés atteignaient près de 1,9 milliard d'euros, soit un niveau largement supérieur aux estimations disponibles. Cette situation a profondément modifié les conditions dans lesquelles le projet pouvait être poursuivi.

Plusieurs facteurs permettent d'expliquer cette évolution. Outre les effets de l'inflation consécutive à la crise sanitaire et à la guerre en Ukraine, il faut tenir compte de la rareté des entreprises capables de réaliser ce type de chantier complexe, de la saturation de leurs carnets de commandes ainsi que de diverses incertitudes techniques qui ont influencé les offres remises.

Pour illustrer ces difficultés, il est utile de comparer la situation bruxelloise à celle d'autres projets européens récents. Les exemples d'Amsterdam ou de Paris montrent que les villes qui réalisent régulièrement de grands travaux souterrains bénéficient d'une continuité de savoir-faire et d'une expertise qui facilitent la maîtrise des coûts et des délais. À l'inverse, lorsque les projets sont plus espacés dans le temps, les risques d'incertitude et de variation des

infrastructuurprojecten gemaakt. Daarmee moeten we eveneens rekening houden wanneerwe dit dossier onder de loep nemen.

Ik heb de tijd genomen om de chronologie van de belangrijkste regeringsbeslissingen over dit project na te gaan. In tegenstelling tot wat sommigen geneigd zouden zijn te denken, hebben er niet aanhoudend beslissingen over nieuwe strategische krachtlijnen op de regeringstafel gelegen. Zodra de cruciale beslissingen genomen waren en de werken van start gingen, werd het verloop van het project voornamelijk via de gebruikelijke beheersstructuren opgevolgd.

Een van de eerste belangwekkende nota's die in de vorige regeerperiode aan de regering werd voorgelegd, had betrekking op de vordering van de werken op het traject tussen Albert en het Noordstation. Die nota bevatte een voorstelling van de timing, het budget, de vordering van de werken en de vooruitzichten in verband met de verdere uitvoering van de werken. Nadien besprak de regering enkele specifieke dossiers die in het bijzonder gingen over het Zuidpaleis, de problemen op bepaalde bouwplaatsen en de regelingen om de handelaars die hinder ondervonden van de werken, te helpen.

De grootste problemen doken op toen in 2023 de offertes voor de opdracht met betrekking tot het traject tussen het Noordstation en Bordet bekend raakten. De geraamde bedragen waren mettertijd al aangepast. De eerste raming voor dat traject kwam in 2015 neer op ongeveer 527 miljoen euro en was tegen 2020 opgelopen tot ongeveer 595 miljoen euro. Onder invloed van de inflatie en de gewijzigde economische context werd de raming in 2023 bijgesteld tot 817 miljoen euro.

De uiteindelijk ontvangen offertes waren echter van een totaal andere grootteorde. Die waren goed voor bijna 1,9 miljard euro, een flink stuk hoger dus dan de beschikbare ramingen. Dat heeft de voorwaarden waaronder het project kon worden voortgezet, stevig door elkaar geschud.

Die evolutie valt te verklaren door meerdere factoren. Naast de gevolgen van de inflatie die volgde op de coronacrisis en de impact van de oorlog in Oekraïne moeten we ook rekening houden met het feit dat maar weinig aannemers in staat zijn om dit soort complexe werken uit te voeren, dat hun orderboekjes overvol waren en dat verschillende onzekere technische factoren een invloed hebben gehad op de offertebedragen.

Om die moeilijkheden te illustreren is het nuttig om het Brussels metroproject te vergelijken met een aantal andere recente projecten in Europa. Wanneer we bijvoorbeeld kijken naar Amsterdam en Parijs, dan stellen we vast dat steden die regelmatig grote ondergrondse werken uitvoeren, voortdurend kunnen rekenen op de nodige knowhow en expertise, waardoor zij ook makkelijker de kosten en uitvoeringstermijnen onder controle kunnen

coûts sont plus importants.

À partir de 2023, lorsque les difficultés budgétaires du projet sont devenues manifestes, mon rôle a naturellement pris davantage d'importance.

En septembre 2023, j'ai demandé au gouvernement un mandat me permettant d'engager des discussions avec l'autorité fédérale. Deux objectifs étaient poursuivis. Le premier consistait à examiner la possibilité de réaffecter au Métro 3 certains crédits Beliris qui n'étaient pas utilisés dans d'autres projets. Le second visait à obtenir une augmentation de la contribution annuelle de Beliris au financement du projet.

Ces discussions n'ont malheureusement pas permis d'obtenir les résultats espérés. Les marges budgétaires fédérales se sont révélées plus limitées qu'anticipé et aucune augmentation substantielle de la participation fédérale n'a pu être obtenue.

J'ai également soumis au gouvernement une proposition visant à mobiliser un financement de la Banque européenne d'investissement (BEI) à hauteur de 475 millions d'euros. Ce type de financement présente plusieurs avantages, notamment en matière de diversification des sources de financement et de sécurisation des investissements. L'octroi d'un financement par la BEI constitue par ailleurs une reconnaissance du caractère crédible et structurant du projet concerné.

À l'automne 2023, j'ai présenté au gouvernement une note visant à identifier des solutions à l'impasse financière créée par l'augmentation des coûts du Métro 3.

Cette note reposait sur plusieurs axes complémentaires. Le premier consistait à maîtriser l'évolution de la dette régionale afin d'éviter une dégradation supplémentaire de la situation financière de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le deuxième visait à réduire progressivement certains investissements stratégiques financés hors budget. Au cours des années précédentes, la Région avait fortement accru le volume de ses investissements afin de soutenir plusieurs politiques publiques. Cette trajectoire ne pouvait toutefois être poursuivie indéfiniment.

Le troisième axe concernait l'identification de nouvelles recettes susceptibles de contribuer au financement du projet. Dans ce cadre, les recettes qui auraient pu être générées par SmartMove ainsi qu'une participation accrue de Beliris ont notamment été examinées.

La logique sous-jacente était simple: les recettes générées par la tarification de l'usage de la voiture auraient pu contribuer au financement d'infrastructures de transport public bénéficiant à l'ensemble de la région métropolitaine.

houden. Steden die dergelijke projecten meer spreiden in de tijd, krijgen daarentegen af te rekenen met grotere risico's op onzekerheden en kostenwijzigingen.

Toen in 2023 duidelijk werd dat het project budgettair in moeilijk vaarwater was terechtgekomen, werd mijn rol uiteraard belangrijker.

In september 2023 heb ik van de regering een mandaat gevraagd om gesprekken aan te knopen met de federale overheid. Om twee redenen. Ten eerste om te bespreken of het mogelijk zou zijn om bepaalde middelen van Beliris die niet waren gebruikt voor andere projecten, te herbestemmen voor het Metro 3-project. Ten tweede om van Beliris een hogere jaarlijkse bijdrage te verkrijgen voor de financiering van het project.

Die gesprekken hebben helaas niet het verhoopte resultaat opgeleverd. De budgettaire speelruimte van de federale overheid bleek kleiner dan verwacht en er kon geen wezenlijk hogere inbreng van de federale overheid in de wacht gesleept worden.

Ik heb bij de regering ook een voorstel ingediend om een beroep te doen op de Europese Investeringsbank (EIB) voor een financiering van 475 miljoen euro. Een dergelijke financiering houdt meerdere voordelen in, aangezien zij het mogelijk maakt om de financieringsbronnen te diversifiëren en investeringen veilig te stellen. Wanneer de EIB een financiering toekent, geldt dat overigens als een erkenning van de geloofwaardigheid en het structurele belang van het project in kwestie.

In het najaar van 2023 legde ik aan de regering een nota voor met oplossingen om uit de financiële patstelling als gevolg van de stijgende kosten voor het Metro 3-project te geraken.

Die nota steunde op een aantal complementaire krachtlijnen. De eerste bestond erin de evolutie van de gewestschuld onder controle te krijgen om een verdere verslechtering van de financiële toestand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vermijden.

De tweede was om bepaalde strategische investeringen die buiten de begroting werden gefinancierd, geleidelijk af te bouwen. De jaren daarvoor had het gewest zijn investeringen fors verhoogd om meerdere beleidsinitiatieven te ondersteunen. Dat traject kon echter niet oneindig worden aangehouden.

Ten derde diende op zoek te worden gegaan naar nieuwe inkomsten om het project mee te financieren. Daarbij werden mogelijke inkomsten uit Smart Move en een hogere bijdrage van Beliris onderzocht.

De achterliggende logica was eenvoudig: de inkomsten uit een heffing voor wagengebruikers hadden kunnen dienen om openbaarvervoersinfrastructuur die het hele grootstedelijke gebied ten goede zou komen, te helpen financieren.

L'élément central de cette réflexion résidait toutefois dans la création éventuelle d'un Special Purpose Vehicle (SPV), c'est-à-dire une structure spécifiquement dédiée au financement et à la gestion de la future infrastructure.

Une telle formule aurait permis d'étaler sur une période beaucoup plus longue les coûts liés à la construction du métro. Une infrastructure de cette nature présente une durée de vie particulièrement importante et un étalement du financement sur plusieurs décennies peut dès lors se justifier.

Cette réflexion s'inspirait de modèles déjà utilisés dans d'autres grands projets d'infrastructure, notamment le projet Oosterweel en Flandre ou le tram de Liège en Wallonie. Une telle solution aurait toutefois nécessité le respect strict des règles européennes relatives à la comptabilisation de la dette publique ainsi que l'obtention de plusieurs validations institutionnelles.

Le principal avantage d'un SPV réside dans la possibilité de répartir certains risques entre les pouvoirs publics et les partenaires privés. Un tel mécanisme entraîne néanmoins un coût financier supplémentaire puisque les partenaires privés exigent une rémunération correspondant aux risques assumés.

Les premières démarches exploratoires ont été engagées avec le soutien d'organismes européens spécialisés dans les partenariats public-privé. Ces travaux n'ont cependant pas pu être menés à leur terme en raison du contexte politique et de la fin de la législature.

En conclusion, le Métro 3 demeure un projet important tant pour Bruxelles que pour l'ensemble de la région métropolitaine. Les difficultés rencontrées ne doivent pas conduire à y renoncer définitivement mais imposent une réflexion approfondie sur son financement et sur les modalités de sa réalisation.

L'enjeu dépasse la seule question de la mobilité. Il touche également à la crédibilité institutionnelle et à la capacité des pouvoirs publics à mener à bien de grands projets structurants. Les grandes infrastructures se réalisent généralement sur plusieurs décennies et nécessitent une continuité politique qui dépasse les alternances gouvernementales.»

2.22. Exposé de Pascal Smet, ancien secrétaire d'État à l'Urbanisme

Pascal Smet a tenu devant les députés l'exposé suivant:

«Je limiterai mon intervention à la période durant laquelle j'ai exercé les fonctions de secrétaire d'État à l'Urbanisme, entre 2019 et juin 2023. Pour les décisions antérieures, je renvoie aux explications fournies par Rudi Vervoort, auxquelles je souscris.

Die denkoefening steunde op de eventuele oprichting van een *Special Purpose Vehicle* (SPV) of met andere woorden een specifieke structuur voor de financiering en het beheer van de toekomstige infrastructuur.

Een dergelijke formule zou het mogelijk hebben gemaakt om de kosten voor de aanleg van de metrolijn over een veel langere periode te spreiden. Dit soort infrastructuur heeft namelijk een bijzonder lange levensduur en daardoor valt een spreiding van de financiering ervan over meerdere decennia dus wel te verantwoorden.

Voor dat idee was inspiratie geput uit modellen die reeds eerder waren toegepast voor grote infrastructuurprojecten, waaronder het Oosterweelproject in Vlaanderen en de aanleg van een tramlijn in Luik in Wallonië. Voor die oplossing hadden we ons dan wel nauwgezet moeten houden aan de Europese regels over de comptabilisering van de overheidsschuld en hadden we ook de goedkeuring moeten krijgen van meerdere instellingen.

Het belangrijkste voordeel van een SPV is dat bepaalde risico's verdeeld kunnen worden tussen de overheid en de privépartners. Die formule gaat echter gepaard met een bijkomende kost, aangezien de privépartners een vergoeding eisen voor de risico's die zij dragen.

Er werden eerste verkennende contacten gelegd met de steun van een aantal Europese diensten die gespecialiseerd zijn in publiek-private samenwerking. Door de politieke context en het naderende einde van de regeerperiode kon dat werk echter niet worden afgerond.

Tot slot: het Metro 3-project blijft van groot belang, zowel voor Brussel als voor het hele grootstedelijke gebied. De problemen die zich hebben gesteld, mogen er niet toe leiden dat het project definitief wordt opgeborgen, maar er moet wel grondig worden nagedacht over de financiering en de uitvoeringswijze ervan.

Het gaat hier om meer dan alleen mobiliteit. Ook de geloofwaardigheid van de instellingen en het vermogen van de overheid om grote structurerende projecten tot een goed einde te brengen, staan op het spel. De uitvoering van grote infrastructuurwerken wordt doorgaans gespreid over meerdere decennia en vergt een politieke continuïteit over de wisselende regeringssamenstellingen heen."

2.22. Uiteenzetting van Pascal Smet, gewezen staatssecretaris voor Stedenbouw

Pascal Smet heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

"Ik zal mij in mijn betoog enkel toespitsen op de periode waarin ik het ambt van staatssecretaris voor Stedenbouw bekleedde. Dat was van 2019 tot juni 2023. Voor alles wat te maken heeft met de beslissingen die daarvoor zijn genomen, verwijs ik naar de toelichting die Rudi Vervoort heeft verstrekt en die ik bijtreed.

Mon rôle dans le dossier Métro 3 concernait principalement les procédures urbanistiques et la délivrance des permis. La responsabilité de l'autorité politique chargée de l'urbanisme consiste à garantir le respect des procédures, à veiller à la qualité de l'instruction administrative et à s'assurer que les dossiers sont traités dans les délais prévus par la réglementation. L'exécution des travaux, les choix techniques et la gestion opérationnelle du chantier relevaient quant à eux de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), de Bruxelles Mobilité et, pour certaines parties du projet, de Beliris.

Durant mon mandat, plusieurs décisions importantes sont intervenues dans le cadre du projet. Urban a notamment délivré, en mai 2020, le permis d'urbanisme relatif au tunnel de la gare du Nord. Cette décision constituait l'aboutissement d'une procédure engagée plusieurs années auparavant et dont l'instruction avait nécessité près de quatre ans. Cette durée démontre que le dossier a fait l'objet d'un examen approfondi et ne permet pas de soutenir que le permis aurait été délivré dans la précipitation.

D'autres adaptations de permis sont ensuite intervenues. Au mois de juin 2023 a eu lieu l'adoption, en première lecture, de l'ordonnance exceptionnelle relative au Palais du Midi.

S'agissant de la gare du Nord, les travaux de génie civil relevaient de Beliris, conformément à la répartition des responsabilités décidée avec l'autorité fédérale. Ce choix reposait notamment sur l'expérience acquise par Beliris dans la réalisation d'ouvrages souterrains complexes, en particulier dans le cadre de la liaison ferroviaire Schuman-Josaphat.

Les premières difficultés techniques sont apparues au cours de l'année 2021. D'autres problèmes ont ensuite été identifiés, notamment la présence d'éléments de construction qui n'avaient pas été recensés dans les études préalables. Ces questions relevaient toutefois de la gestion du chantier et non des compétences que j'exerçais dans le domaine de l'urbanisme.

Concernant le tronçon Nord-Bordet, la demande de permis a été introduite par Beliris en décembre 2018. Une étude d'incidences a été réalisée entre 2019 et 2021, avant le dépôt d'un dossier adapté en janvier 2022. Celui-ci a fait l'objet d'une enquête publique et d'une commission de concertation organisée sous la coordination de la commune de Schaerbeek.

À l'issue de cette procédure, Urban a adopté en avril 2023 une décision fondée sur l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT). Cette décision précisait les adaptations qui devaient encore être apportées au projet avant la délivrance définitive du permis. Une fois ces conditions rencontrées, aucun

Mijn rol in het Metro 3-dossier hield voornamelijk verband met de stedenbouwkundige procedures en de uitreiking van de vergunningen. De politieke gezaghebber die bevoegd is voor stedenbouw, draagt de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat de procedures worden nageleefd, erop toe te zien dat de administratie haar onderzoekswerk naar behoren doet en zich ervan te vergewissen dat de dossiers binnen de reglementair bepaalde termijn worden behandeld. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de werken, de technische keuzes en het operationele beheer van de werken lag dan weer bij de openbaarvervoersmaatschappij (MIVB), Brussel Mobiliteit en, voor bepaalde delen van het project, bij Beliris.

Tijdens mijn ambtsperiode zijn verschillende belangrijke beslissingen over het project genomen. Zo heeft urban.brussels in mei 2020 de stedenbouwkundige vergunning voor de tunnel onder het Noordstation uitgereikt. Die beslissing vormde het eindpunt van een procedure die enkele jaren eerder was opgestart en waarvan het onderzoek bijna vier jaar in beslag had genomen. Dat die procedure zo lang heeft geduurd, toont aan dat het dossier grondig is onderzocht en dat de vergunning dus niet overhaast is verleend.

Later zijn aan de vergunning nog enkele aanpassingen aangebracht. En in juni 2023 werd de uitzonderingsordonnantie over het Zuidpaleis in eerste lezing goedgekeurd.

De civieltechnische werken ter hoogte van het Noordstation verliepen onder auspiciën van Beliris, conform de verdeling van de verantwoordelijkheden die met de federale overheid was afgesproken. Die keuze was gemaakt, omdat Beliris al heel wat ervaring had opgedaan met de uitvoering van complexe ondergrondse werken, in het bijzonder bij de aanleg van de spoorwegverbinding tussen Schuman en Josaphat.

In 2021 doken de eerste technische problemen op. Daarna werden ook nog enkele andere knelpunten vastgesteld, zoals de aanwezigheid van constructies die niet waren geïnventariseerd in de voorstudies. Die vielen echter onder het beheer van de werken en niet onder de bevoegdheden die ik uitoefende op het vlak van stedenbouw.

In december 2018 vroeg Beliris de vergunning aan voor het traject tussen het Noordstation en Bordet. Van 2019 tot 2021 werd een impactstudie uitgevoerd, waarna in januari 2022 een aangepast dossier werd ingediend. Daarover vond onder leiding van de gemeente Schaerbeek een openbaar onderzoek plaats en kwam een overlegcommissie samen.

Na afloop van die procedure nam urban.brussels in april 2023 een beslissing op basis van artikel 191 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO). Die beslissing verduidelijkte welke aanpassingen in het ontwerp nog moesten worden aangebracht alvorens de definitieve vergunning zou worden uitgereikt. Zodra aan

obstacle majeur ne subsistait à l'obtention de l'autorisation.

Plusieurs débats sont également intervenus au sein du gouvernement concernant le permis d'environnement. Un risque existait de voir le dossier se retrouver directement aux mains du gouvernement si Bruxelles Environnement ne rendait pas sa décision dans les délais prescrits. Afin d'éviter cette situation, il a été décidé de prolonger certaines étapes de l'étude d'incidences. Cette solution permettait de maintenir le traitement du dossier au niveau administratif et d'éviter une intervention politique directe dans la procédure.

À aucun moment, la Région n'a cherché à accélérer les procédures au détriment de leur qualité. Certes, plusieurs courriers adressés par Beliris et d'autres acteurs du projet attiraient l'attention sur les conséquences possibles de délais supplémentaires pour le calendrier et le budget. Toutefois, le respect des procédures légales et l'examen complet des dossiers sont toujours demeurés prioritaires.

La situation du Palais du Midi mérite une attention particulière. À partir de 2021, les équipes de la STIB et les entreprises chargées des travaux ont progressivement constaté l'existence de difficultés techniques beaucoup plus importantes qu'initialement prévues. Pendant plusieurs mois, différentes solutions ont été étudiées afin de poursuivre les travaux sans remettre fondamentalement en cause le projet.

Les analyses techniques ont progressivement conduit à une conclusion: la poursuite du chantier nécessitait la démolition des aménagements intérieurs du Palais du Midi. Cette solution a fini par faire consensus parmi les acteurs techniques impliqués dans le dossier.

Le gouvernement n'est toutefois pas parvenu à dégager rapidement une position commune sur la manière de procéder. Certains souhaitaient poursuivre l'ensemble des procédures ordinaires, y compris les éventuelles démarches patrimoniales, tandis que d'autres considéraient qu'une décision rapide était indispensable afin d'éviter de nouveaux retards.

J'ai défendu une approche plus volontariste. Le gouvernement aurait dû assumer directement sa responsabilité politique et prendre rapidement les décisions nécessaires. Une intervention législative spécifique destinée à accélérer les procédures applicables au Palais du Midi a notamment été envisagée.

Faute d'accord sur cette approche, un compromis a finalement été trouvé sous la forme d'une ordonnance exceptionnelle visant à raccourcir certains délais administratifs. Cette solution a permis de débloquent le dossier, mais plusieurs années ont été perdues par rapport à ce qui aurait été possible avec une décision plus rapide.

die voorwaarden voldaan was, stonden geen noemenswaardige obstakels het verkrijgen van de vergunning nog in de weg.

In de regering vonden ook meerdere besprekingen plaats over de milieuvergunning. Het risico bestond namelijk dat het dossier rechtstreeks op de regeringstafel zou komen, indien Leefmilieu Brussel binnen de voorgeschreven termijn geen beslissing zou nemen. Om dat vermijden werd beslist om bepaalde fasen van de impactstudie te verlengen. Die oplossing maakte het mogelijk om de behandeling van het dossier in handen van de administratie te laten blijven en te vermijden dat de politiek zich rechtstreeks zou mengen in de procedure.

Het gewest heeft nooit geprobeerd om de procedures in een stroomversnelling te brengen ten koste van het degelijke verloop ervan. Beliris en enkele andere partijen die bij het project betrokken waren, stuurden verschillende brieven waarin ze wezen op de mogelijke gevolgen van verlengde termijnen voor de timing en het budget. De naleving van de wettelijke procedures en het volledige onderzoek van de dossiers stonden echter steeds voorop.

De situatie van het Zuidpaleis verdient bijzondere aandacht. In 2021 stelden de teams van de MIVB en de aannemers van de werken vast dat er zich technische problemen aandienden die veel groter waren dan aanvankelijk verwacht. Maandenlang werden verschillende manieren onderzocht om de werken verder te kunnen uitvoeren zonder het project fundamenteel op de helling te zetten.

Uit de technische analyses kwam geleidelijk naar voren dat om de werken te kunnen voortzetten de binnenkant van het Zuidpaleis zou moeten worden afgebroken. Over die oplossing werden de partners die belast waren met de technische kant van de zaken, het uiteindelijk allemaal eens.

De regering slaagde er echter niet in om snel tot een gemeenschappelijk standpunt te komen over de manier waarop het verder moest. Sommigen wilden alle gewone procedures, met inbegrip van eventuele erfgoedprocedures, doorlopen, terwijl anderen vonden dat snel een beslissing moest worden genomen om geen extra vertraging op te lopen.

Ik heb gepleit voor een meer daadkrachtige aanpak. De regering had meteen haar politieke verantwoordelijkheid en snel de nodige beslissingen moeten nemen. Er werd onder meer overwogen om via een specifieke wetgevende ingreep de toepasselijke procedures voor het Zuidpaleis te versnellen.

Over die aanpak werd geen eensgezindheid bereikt. Wel werd uiteindelijk een compromis gevonden met een uitzonderingsordonnantie die bepaalde administratieve doorlooptijden inkortte. Die oplossing bood een uitweg, maar als er sneller een beslissing was genomen, waren er niet zoveel jaren verloren gegaan.

Les recours introduits contre les adaptations du projet ont également contribué à prolonger les délais alors que la solution technique à mettre en œuvre était déjà identifiée.

Les difficultés rencontrées au Palais du Midi ne résultent ni d'un manque d'études ni d'une préparation insuffisante. Les ingénieurs impliqués considéraient initialement que le chantier était réalisable et que les risques identifiés demeuraient maîtrisables. Les problèmes apparus au cours de l'exécution ont révélé des contraintes dont l'ampleur n'avait pas été anticipée.

Je demeure convaincu que le Métro 3 est indispensable pour Bruxelles. La croissance des besoins de mobilité, la congestion routière et la nécessité de proposer des alternatives crédibles à la voiture continuent de justifier pleinement le projet. Aucune des alternatives étudiées au fil des années n'offre une capacité comparable à celle du métro.

Il serait par ailleurs difficilement compréhensible pour les habitants et les commerçants ayant subi plusieurs années de chantier que les travaux soient finalement abandonnés. Une telle décision constituerait à la fois un gaspillage important de ressources publiques et une injustice pour les riverains concernés.

Pour le tronçon Nord-Bordet, le recours à un mécanisme de type «Design, Build, Finance and Maintain» (DBFM) mérite d'être envisagé. Une telle approche permettrait de transférer davantage de responsabilités au partenaire privé et d'obtenir des solutions techniques mieux adaptées aux contraintes budgétaires actuelles. Certaines caractéristiques du projet pourraient également être réexaminées, notamment le dimensionnement de certaines stations ou certains aménagements annexes, sans remettre en cause les fonctionnalités essentielles de l'infrastructure.

En conclusion, les difficultés rencontrées au Palais du Midi auraient dû donner lieu à des décisions plus rapides. Le projet doit néanmoins être mené à son terme. La décision du gouvernement actuel de poursuivre les travaux et de permettre, dans un premier temps, une exploitation de l'infrastructure sous forme de tram constitue une étape nécessaire vers la réalisation complète du Métro 3.

2.23. Échange de vues

Mme Clémentine Barzin revient sur la question de la gouvernance du projet et du processus de prise de décision. Elle souligne que les auditions précédentes ont mis en évidence l'existence de nombreuses structures de pilotage et de suivi, mais que les responsabilités décisionnelles demeurent parfois difficiles à identifier. Elle s'interroge notamment sur la manière dont les informations relatives à l'évolution des coûts du tronçon Nord-Bordet ont été

Ook door de beroepsprocedures die tegen de aanpassingen van het project werden aangespannen, duurde alles veel langer, terwijl de te implementeren technische oplossing al was uitgetekend.

De problemen ter hoogte van het Zuidpaleis zijn niet te wijten aan een gebrek aan studies of aan een ontoereikende voorbereiding. De betrokken ingenieurs waren aanvankelijk van oordeel dat de werken uitvoerbaar waren en dat de vastgestelde risico's beheersbaar zouden zijn. De problemen die tijdens de uitvoering aan het licht zijn gekomen, waren echter omvangrijker dan verwacht.

Ik blijf ervan overtuigd dat het Metro 3-project absoluut nodig is voor Brussel. Dat project blijft gezien de toenemende mobiliteitsbehoeften, de verkeersdrukte en de noodzaak om geloofwaardige alternatieven aan te reiken voor de auto volkomen gerechtvaardigd. Geen enkele van de alternatieven die in de loop der jaren zijn onderzocht, biedt een capaciteit die vergelijkbaar is met die van de metro.

Het zou voor de inwoners en handelaars die jaren hinder hebben ondervonden van de werken, overigens maar moeilijk te begrijpen zijn als die uiteindelijk worden opgegeven. Een dergelijke beslissing zou neerkomen op een enorme verspilling van overheidsgeld en onrechtvaardig aanvoelen voor de betrokken buurtbewoners.

Voor het traject tussen het Noordstation en Bordet zou het de moeite lonen om een DBFM-formule (*design, build, finance and maintain*) te overwegen. Die zou het mogelijk maken om meer verantwoordelijkheden door te schuiven naar de privépartner en tot technische oplossingen te komen die beter zijn afgestemd op de huidige budgettaire beperkingen. Ook zouden bepaalde kenmerken van het project, zoals de afmetingen van bepaalde stations of bepaalde bijhorende inrichtingswerken, herbekeken kunnen worden zonder de essentiële functies van de infrastructuur in het gedrang te brengen.

Ter afronding: er hadden naar aanleiding van de problemen onder het Zuidpaleis sneller beslissingen genomen moeten worden. Desalniettemin is het nodig om het project te voltooien. De beslissing van de huidige regering om de werken verder uit te voeren en het in eerste instantie mogelijk te maken om de infrastructuur te gebruiken als tramlijn vormt een noodzakelijke stap naar de volledige uitvoering van het Metro 3-project.

2.23. Gedachtewisseling

Mevrouw Clémentine Barzin gaat in op de bestuursmatige aanpak van het project en het besluitvormingsproces. Tijdens de vorige hoorzittingen is gebleken dat er heel veel structuren belast waren met de aansturing en opvolging, maar dat het in sommige gevallen moeilijk uit te maken valt wie de verantwoordelijkheid droeg voor de genomen beslissingen. Zij vraagt op welke manier de opeenvolgende regeringen zijn omgegaan met de informatie over

traitées par les gouvernements successifs et sur l'utilisation concrète qui a été faite des estimations budgétaires transmises par Beliris.

Elle revient également sur la notion de volontarisme politique évoquée par M. Smet. La frontière entre volontarisme et précipitation apparaît parfois difficile à distinguer à la lecture du rapport de la Cour des comptes.

Elle évoque tout d'abord la décision prise en février 2013 de poursuivre le développement du tronçon Nord-Bordet alors que certains éléments d'information, notamment relatifs au Réseau express régional (RER) ou à l'étude de fréquentation de la ligne 55, n'étaient pas encore disponibles. Elle souhaite savoir qui a pris cette décision et sur la base de quelles informations.

La commissaire s'interroge également sur l'accélération observée en 2019 en vue de l'attribution de certains marchés malgré les réserves exprimées à l'époque par plusieurs acteurs du projet. Elle pose la même question concernant l'attribution du marché du lot 3 du tronçon Nord-Bordet en 2022 alors que certaines incertitudes subsistaient encore quant aux coûts et à certains paramètres techniques.

La députée relève par ailleurs que le projet a progressivement intégré de nouvelles demandes et de nouveaux aménagements, notamment l'ajout de certaines stations sur le tronçon Nord. Qui a validé ces évolutions malgré leur impact sur les coûts globaux du projet?

Enfin, elle revient sur le choix de préserver le palais du Midi lors de la conception du projet. Elle souhaite savoir quels acteurs ont soutenu cette option et dans quelle mesure la Ville de Bruxelles est intervenue dans cette décision, compte tenu de ses conséquences importantes sur le calendrier et le coût du chantier.

M. Olivier Willocx indique que les différentes auditions lui donnent le sentiment qu'une volonté très forte de faire aboutir le projet a existé tout au long de son développement. Il s'interroge toutefois sur les mécanismes de contrôle ayant accompagné cette volonté politique.

La question centrale réside moins dans l'objectif poursuivi que dans la manière dont le projet a été piloté et dans la capacité des organes de gouvernance à maîtriser progressivement l'évolution des coûts. Quant au rôle du comité stratégique et du comité de pilotage, l'accumulation de demandes formulées par différents acteurs institutionnels a progressivement augmenté le coût du projet. Comment ces instances ont-elles arbitré entre les ambitions du projet et les contraintes budgétaires?

de l'évolution van de kosten van het traject tussen het Noordstation en Bordet en wat er concreet is gedaan met de budgettaire ramingen die Beliris heeft bezorgd.

Vervolgens gaat zij in op de politieke daadkracht waarnaar de heer Smet verwees. Afgaande op het verslag van het Rekenhof is de scheidingslijn tussen daadkracht en overhaasting soms nogal vaag.

Zo verwijst zij om te beginnen naar de in februari 2013 genomen beslissing om het traject tussen het Noordstation en Bordet verder te ontwikkelen, terwijl bepaalde gegevens in verband met het gewestelijk expresnet (GEN) en de studie over het reizigersaantal op tramlijn 55 nog niet beschikbaar waren. Zij wil weten wie die beslissing heeft genomen en op basis van welke informatie.

Vervolgens stelt het commissielid een vraag over de versnelling die in 2019 werd ingezet om bepaalde opdrachten te gunnen, ondanks de kanttekeningen die verschillende bij het project betrokken partijen destijds hadden geformuleerd. Zij stelt dezelfde vraag in verband met de opdracht voor het derde perceel van het traject tussen het Noordstation en Bordet, die in 2022 werd gegund, terwijl er nog een aantal onzekerheden waren over de kosten en bepaalde technische parameters.

Het parlementslid merkt ook op dat er geleidelijk bijkomende verzoeken werden ingewilligd en het project allerlei extra aanpassingen heeft ondergaan, met onder meer de toevoeging van bepaalde stations op het noordelijke traject. Wie heeft die veranderingen ondanks hun impact op de totale kostprijs van het project goedgekeurd?

Tot slot wil zij het nog even hebben over de keuze die in de ontwerpfasen van het project was gemaakt om het Zuidpaleis intact te houden. Zij wil weten wie van de betrokken partijen daarachter stond en in hoeverre de stad Brussel werd betrokken bij die beslissing, die toch wel grote gevolgen heeft gehad voor de timing en de kostprijs van de werken.

De heer Olivier Willocx zegt dat hij na de verschillende hoorzittingen de indruk heeft gekregen dat er tijdens het hele verloop van het project een zeer sterke wil aanwezig was om de eindmeet te halen. Hij stelt zich echter vragen bij de controlemechanismen die aan dat politieke streven waren gekoppeld.

Niet zozeer het nagestreefde doel doet vragen rijzen, maar wel de manier waarop het project werd aangestuurd en de mate waarin de beheersorganen in staat waren om de evolutie van de kosten mettertijd onder controle te houden. Vervolgens gaat hij in op de rol van het strategisch comité en de stuurgroep. De opeenstapeling van verzoeken vanwege verschillende institutionele actoren hebben de kostprijs van het project geleidelijk de hoogte ingegaagd. Hoe hebben die instanties de ambities van het project afgewogen tegen de budgettaire beperkingen?

L'intervenant s'interroge également sur certaines exigences urbanistiques apparues au cours des procédures. Il évoque notamment les demandes visant à prévoir très tôt dans le projet l'aménagement détaillé des espaces publics situés autour des futures stations. Il demande dès lors si certaines adaptations réglementaires pourraient être envisagées afin d'améliorer la gestion des grands projets d'infrastructure.

M. Rudi Vervoort répond que la décision de poursuivre le développement du métro vers le nord a été prise collectivement par le Gouvernement régional de l'époque. Les besoins de mobilité dans les quartiers desservis par la ligne 55 étaient largement documentés et faisaient l'objet d'un consensus important. Le développement de cette partie du réseau répondait à une croissance démographique soutenue ainsi qu'au développement économique de l'axe concerné, notamment dans le secteur de Bordet.

À son estime, il ne s'agissait pas d'une décision prise dans la précipitation mais plutôt la concrétisation d'un projet longtemps différé. Il note d'ailleurs que des réserves foncières avaient déjà été constituées plusieurs décennies auparavant en vue de la réalisation d'un métro dans ce secteur.

L'orateur souligne également que les communes concernées soutenaient globalement le principe de cette extension du réseau et qu'aucune opposition politique majeure n'existait quant à son opportunité.

Revenant sur les décisions relatives au tronçon Nord-Bordet, le véritable moment d'arbitrage est intervenu lors de la réception des offres remises dans le cadre du marché principal. C'est à ce moment que les autorités ont pu mesurer concrètement l'ampleur du coût du projet. Les montants proposés se sont révélés nettement supérieurs aux estimations disponibles et ont conduit le gouvernement à reconsidérer plusieurs hypothèses, notamment le nombre de stations et le niveau d'ambition de certains aménagements.

L'ancien Ministre-Président considère toutefois que cette situation ne remet pas en cause la pertinence du projet sur le plan de la mobilité. Le métro demeure, à ses yeux, l'infrastructure la plus efficace pour répondre durablement aux besoins de déplacement dans les quartiers concernés.

Il précise que les décisions formelles ont toujours été prises dans le cadre des procédures gouvernementales habituelles. Il souligne que les membres du gouvernement n'intervenaient pas directement dans la gestion quotidienne du chantier mais prenaient leurs décisions sur la base des informations qui leur étaient transmises par les administrations et les opérateurs concernés.

De spreker stelt ook een vraag over bepaalde stedenbouwkundige vereisten die in de loop van de procedures werden gesteld. Hij verwijst onder meer naar de eis om al in een zeer vroege projectfase de inrichting van de openbare ruimte rond de toekomstige stations uitvoerig te omschrijven. Daarom vraagt hij of bepaalde aanpassingen van de regelgeving overwogen zouden kunnen worden om het beheer van grote infrastructurenprojecten te verbeteren.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat de beslissing om het metronet uit te breiden naar het noorden van Brussel een collectieve beslissing was van de toenmalige Brusselse Regering. De mobiliteitsbehoeften in de wijken die bediend werden door tramlijn 55, waren ruimschoots aangetoond en daar was ook grote eensgezindheid over. De verdere ontwikkeling van dat deel van het openbaar vervoersnet kwam tegemoet aan de aanhoudende groei van de lokale bevolking en kon de economische ontwikkeling van dat stadsdeel, vooral in de omgeving van Bordet, bevorderen.

Volgens hem gaat het hier niet om een overhaaste beslissing, maar om de concrete uitvoering van een project dat al lang op zich liet wachten. Hij merkt voorts op dat in dat gebied al enkele decennia eerder grondreserves waren aangelegd met het oog op de aanleg van een metrolijn.

De spreker benadrukt ook dat de betrokken gemeenten algemeen genomen principiële voorstander waren van die uitbreiding van het openbaar vervoersnet en dat er geen noemenswaardig politiek verzet rees tegen de wenselijkheid ervan.

Over het traject tussen het Noordstation en Bordet werden cruciale knopen doorgehakt, nadat de offertes voor de hoofdpdracht waren ingediend. Op dat moment kon de overheid een concrete inschatting maken van de omvang van de kostprijs van het project. De voorgestelde bedragen bleken een stuk hoger te liggen dan de beschikbare ramingen en brachten de regering ertoe een aantal uitgangspunten, zoals het aantal stations en het ambitieniveau van bepaalde inrichtingswerken, te herbekijken.

De gewezen minister-president is echter van oordeel dat dat niets afdoet aan de relevantie van het project voor de mobiliteitssituatie. Hij blijft erbij dat een metrolijn de meest efficiënte infrastructuur is om duurzaam tegemoet te komen aan de verplaatsingsbehoeften in de desbetreffende wijken.

Hij verduidelijkt dat de regering bij het nemen van de formele beslissingen altijd de gebruikelijke procedures heeft gevolgd. Hij benadrukt dat de leden van de regering zich niet rechtstreeks moeiden met het dagelijkse beheer van de werken, maar hun beslissingen namen op basis van de informatie die zij van de betrokken administraties en operatoren hadden gekregen.

En conclusion, malgré les difficultés rencontrées, il referait le choix du métro. Selon lui, les problèmes observés dans la réalisation du projet ne remettent pas en cause la nécessité de développer des infrastructures lourdes de transport public à Bruxelles.

M. Sven Gatz estime que l'exécution d'un projet d'infrastructure repose normalement sur une logique simple: une fois la décision prise, le projet est mis en œuvre conformément à la planification arrêtée, sous réserve de la survenance d'événements imprévus.

L'ancien ministre du Budget considère que deux difficultés majeures ont marqué le développement du Métro 3: les problèmes rencontrés à la gare du Nord et, surtout, ceux apparus au palais du Midi. Ces difficultés ont été gérées, même si certaines décisions auraient pu être prises plus rapidement.

Concernant le tronçon Nord-Bordet, le projet comportait déjà plusieurs risques importants, notamment en raison de la question du dépôt de la STIB. Une approche plus prudente aurait pu conduire à envisager un projet moins ambitieux. Toutefois, le choix politique effectué consistait à développer un véritable métro et non à se limiter à une modernisation du prémétro existant.

L'ancien ministre estime que la commission pourrait utilement réfléchir aux modalités d'amélioration de la gouvernance des grands projets ainsi qu'aux mécanismes de contrôle et de rapportage à destination du Parlement.

Il suggère également que la commission examine les expériences menées dans d'autres villes européennes confrontées à des projets comparables, notamment en matière de structures de financement, de gouvernance et de partenariats avec le secteur privé.

M. Pascal Smet souligne que la réalisation de grands projets à Bruxelles nécessite inévitablement une forme de volontarisme politique. Il partage toutefois l'analyse selon laquelle ce volontarisme ne doit pas conduire à la précipitation.

Revenant sur l'attribution du marché en 2019, il rappelle que la décision relevait formellement du conseil d'administration de la STIB. Le gouvernement était informé de cette démarche mais n'était pas l'autorité attributaire. À ce moment-là, aucun élément ne permettait alors d'identifier les difficultés qui apparaîtront ultérieurement.

L'ancien secrétaire d'État conteste l'idée selon laquelle l'attribution du marché aurait été précipitée. Il rappelle notamment que certains documents souvent cités à l'appui de cette thèse sont apparus postérieurement à la décision d'attribution.

Afrondend stelt hij dat hij ondanks de moeilijkheden die zich hebben gesteld, opnieuw voor een metrolijn zou kiezen. De problemen die zich bij de uitvoering van het project hebben voorgedaan, doen geen afbreuk aan de noodzaak om hoogwaardige openbaarvervoersinfrastructuur te ontwikkelen in Brussel.

De heer Sven Gatz meent dat de uitvoering van een infrastructuurproject doorgaans steunt op een eenvoudige logica: zodra de beslissing is genomen, wordt het project conform de vastgestelde planning, behoudens onvoorziene gebeurtenissen, ten uitvoer gebracht.

De gewezen minister van Begroting is van oordeel dat twee grote tegenslagen bepalend zijn geweest voor het verloop van het Metro 3-project: de problemen aan het Noordstation en vooral die ter hoogte van het Zuidpaleis. Die problemen werden aangepakt, ook al hadden sommige beslissingen misschien sneller genomen kunnen worden.

Op het traject tussen het Noordstation en Bordet waren er al enkele grote knelpunten vastgesteld, die onder meer verband hielden met de stelplaats van de MIVB. Als een voorzigtigere aanpak was gehanteerd, was er misschien geopteerd voor een minder ambitieus project. De politieke keuze was gemaakt om een volwaardige metrolijn aan te leggen en niet om gewoon de bestaande premetrolijn te moderniseren.

De gewezen minister meent dat de commissie nuttig denkwerk zou kunnen verrichten over manieren om de bestuursmatige aanpak van grote projecten te verbeteren en over mechanismen om controle te laten uitoefenen door en te rapporteren aan het Parlement.

Hij stelt de commissie ook voor om te onderzoeken hoe andere Europese steden vergelijkbare projecten hebben aangepakt op het vlak van financieringsstructuren, bestuur en samenwerking met de privésector.

De heer Pascal Smet benadrukt dat er een zekere politieke daadkracht nodig is om in Brussel grote projecten te kunnen uitvoeren. Hij is het er echter mee eens dat dergelijke daadkracht niet mag leiden tot overhaasting.

Vervolgens zegt hij dat de raad van bestuur van de MIVB in 2019 de formele beslissing nam over de gunning van de opdracht. De regering werd daarvan op de hoogte gebracht, maar trad in deze niet op als de gunnende overheid. Op dat moment deed niets vermoeden wat voor problemen zich later zouden voordoen.

De gewezen staatssecretaris betwist dat de opdracht overhaast zou zijn gegund. Om die opvatting te staven wordt vaak verwezen naar bepaalde documenten, die echter dateren van na de gunningsbeslissing.

L'orateur estime par ailleurs que les procédures applicables aux grands projets d'infrastructure devraient être adaptées. Les instruments actuellement en vigueur ne sont en effet pas adaptés à ce type de projets.

Il revient également sur les exigences formulées par certaines communes dans le cadre des procédures de concertation. De nombreuses demandes relatives à l'aménagement des espaces publics ont été ajoutées afin d'obtenir l'adhésion des autorités locales au projet. Il estime que ces demandes ont parfois contribué à alourdir le projet et à augmenter ses coûts.

L'ancien secrétaire d'État considère dès lors qu'une distinction plus nette devrait être opérée à l'avenir entre les infrastructures souterraines de transport et les projets de réaménagement de surface. Cette séparation permettrait de réduire la complexité des procédures et de limiter les coûts associés aux grands projets de mobilité.

M. Stijn Bex rappelle que son groupe a toujours soutenu le principe du Métro 3 ainsi que les mécanismes de financement qui devaient l'accompagner, notamment la réforme de la fiscalité kilométrique.

Il estime que les auditions ont montré l'absence de faute unique ou de dysfonctionnement isolé permettant d'expliquer à lui seul les difficultés rencontrées. Selon lui, la commission doit avant tout tirer des enseignements pour l'avenir.

Il s'interroge sur les moyens de mieux associer les communes aux grands projets dès leur phase de conception afin d'éviter les modifications successives susceptibles d'entraîner des retards ou des surcoûts.

Le député revient également sur les modèles de type «*design, build, finance and maintain*» (DBFM), déjà évoqués au cours des auditions. Il souhaite savoir si ces mécanismes permettraient une meilleure répartition des risques et une gestion plus efficace des grands projets.

Enfin, il estime qu'il aurait peut-être été préférable d'assumer plus tôt les conséquences du chantier au palais du Midi en envisageant dès le départ une transformation plus importante du bâtiment plutôt qu'en cherchant pendant plusieurs années à éviter cette solution.

M. Rudi Vervoort souligne les difficultés récurrentes rencontrées lors des tentatives de simplification des procédures urbanistiques et environnementales. Selon lui, la multiplication des intervenants et les divergences entre administrations compliquent considérablement la réalisation des grands projets.

De spreker vindt overigens dat de geldende procedures voor grote infrastructuurprojecten aangepast zouden moeten worden. Het huidige instrumentarium is immers niet geschikt voor dergelijke projecten.

Vervolgens gaat hij in op de eisen die bepaalde gemeenten via de overlegprocedure hadden geformuleerd. Om de instemming van de lokale overheden met het project te verkrijgen werd ingegaan op tal van extra verzoeken over de inrichting van de openbare ruimte. Hij meent dat sommige van die verzoeken het project extra zwaar hebben gemaakt en de kostprijs ervan de hoogte hebben ingejaagd.

De gewezen staatssecretaris vindt dan ook dat in de toekomst een duidelijker onderscheid moet worden gemaakt tussen de ondergrondse vervoersinfrastructuur en de projecten voor de heraanleg van de bovengrondse ruimte. Door die van elkaar gescheiden te houden moet het mogelijk zijn om de procedures minder complex te maken en de kosten van grote mobiliteitsprojecten binnen de perken te houden.

De heer Stijn Bex herinnert eraan dat zijn fractie altijd principieel voorstander is geweest van het Metro 3-project en van de daarmee samenhangende financieringsmechanismen, waaronder de hervorming van de verkeersfiscaliteit.

Tijdens de hoorzittingen is gebleken dat de problemen die zich hebben voorgedaan, niet te verklaren vallen door één bepaalde fout of tekortkoming. Volgens hem moet de commissie op de eerste plaats lessen trekken voor de toekomst.

Hij vraagt zich af op welke manier de gemeenten van bij de ontwerpfase beter betrokken zouden kunnen worden bij grote projecten om te vermijden dat er achtereenvolgens wijzigingen moeten worden aangebracht, want dat leidt tot vertragingen en extra kosten.

Het parlamentslid verwijst ook naar de DBFM-formule (*design, build, finance and maintain*), die tijdens de hoorzittingen reeds ter sprake is gebracht. Hij zou willen weten of een dergelijk systeem het mogelijk zou maken om de risico's beter te verdelen en grote projecten efficiënter te beheren.

Tot slot is hij van oordeel dat het misschien verkieslijk was geweest om eerder verantwoordelijkheid te nemen voor de gevolgen van de werken onder het Zuidpaleis door van bij het begin een ingrijpendere verbouwing van het pand te overwegen in plaats van jarenlang te zoeken naar een manier om dat te vermijden.

De heer Rudi Vervoort benadrukt dat bij de pogingen om de stedenbouwkundige en omgevingsgerelateerde procedures te vereenvoudigen herhaaldelijk moeilijkheden zijn opgedoken. De veelheid aan betrokken partijen en de meningsverschillen tussen de administraties maken de uitvoering van grote projecten aanzienlijk lastiger.

L'ancien Ministre-Président estime également que les communes jouent un rôle déterminant dans le déroulement des procédures. Si leur soutien facilite les projets, leur opposition peut en revanche constituer un obstacle majeur. Il plaide dès lors pour une réflexion sur les mécanismes de gouvernance applicables aux projets d'intérêt régional.

M. Sven Gatz indique que les réflexions relatives aux modèles DBFM et à la création d'un *Special Purpose Vehicle* (SPV) ont été engagées lorsque les difficultés financières du projet sont apparues plus clairement. Selon lui, ces mécanismes méritent d'être étudiés davantage dans le cadre des recommandations de la commission.

M. Pascal Smet ajoute que plusieurs facteurs expliquent le niveau particulièrement élevé des offres remises pour le tronçon Nord-Bordet: l'inflation, les conséquences de la pandémie de Covid-19, la guerre en Ukraine, la mobilisation des grandes entreprises européennes sur le chantier du Grand Paris ainsi que la répartition des risques prévue dans les documents de marché. Selon lui, la volonté de transférer une part importante des risques aux entreprises a contribué à augmenter significativement les prix proposés.

Revenant enfin sur le palais du Midi, l'ancien secrétaire d'État indique que les autorités étaient initialement convaincues que le chantier pouvait être réalisé sans intervention lourde sur le bâtiment. Ce n'est qu'après l'apparition des difficultés techniques qu'il est devenu évident qu'une autre solution devait être envisagée. Il regrette que le gouvernement n'ait pas été en mesure de dégager plus rapidement un consensus sur cette question.

M. Ibrahim Dönmez rappelle que la nécessité d'une liaison lourde de transport sur l'axe nord-sud est identifiée depuis plusieurs décennies et que les réflexions relatives à la création d'un métro sur cet axe sont antérieures à la réalisation des autres lignes du réseau. Selon lui, les besoins de mobilité qui ont justifié le projet demeurent pleinement d'actualité.

Le député estime que la priorité immédiate consiste à achever le tronçon sud du projet. Il souligne que le quartier concerné a subi d'importantes nuisances liées au chantier et considère qu'il est indispensable de mener à terme les travaux engagés.

Abordant le tronçon Nord-Bordet, il rappelle que l'explosion des coûts constatée en 2023 s'explique par plusieurs facteurs déjà largement évoqués lors des auditions: les conséquences de la pandémie de covid-19, la guerre en Ukraine, l'inflation, la forte activité du chantier du Grand Paris ainsi que le contexte général du marché de la construction. Il relève que plusieurs acteurs auditionnés ont indiqué qu'une nouvelle mise en concurrence pourrait

De gewezen minister-president is voorts van oordeel dat de gemeenten een bepalende rol vervullen in het procedu-verloop. Als ze achter een project staan, verloopt alles een stuk vlotter, maar wanneer ze zich ertegen verzetten, kan dat aardig wat roet in het eten gooien. Daarom pleit hij ervoor na te denken over de manier waarop projecten van gewestelijk belang bestuurlijk worden aangepakt.

De heer Sven Gatz zegt dat vanaf het ogenblik dat de financiële problemen van het project zich nadrukkelijk stelden, er werd nagedacht over een DBFM-formule en de oprichting van een *Special Purpose Vehicle* (SPV). Volgens hem zou het de moeite lonen om die mechanismen in het kader van de aanbevelingen van de commissie nader te onderzoeken.

De heer Pascal Smet voegt daar nog aan toe dat de bijzonder hoge bedragen van de ingediende offertes voor het traject tussen het Noordstation en Bordet te verklaren vielen door meerdere factoren: de inflatie, de gevolgen van de coronapandemie, de oorlog in Oekraïne, de inschakeling van grote Europese aannemers voor het bouwproject Grand Paris en de verdeling van de risico's die in de opdrachtdocumenten was vastgesteld. Volgens hem heeft het feit dat men een groot deel van de risico's wilde doorschuiven naar de aannemers, mee geleid tot de aanzienlijk hogere prijzen.

Vervolgens gaat de gewezen staatssecretaris in op de situatie aan het Zuidpaleis. Hij zegt dat de overheid er aanvankelijk van overtuigd was dat de werken zouden kunnen worden uitgevoerd zonder zware ingrepen te moeten doen aan het pand. Pas nadat de technische problemen opdoken, werd duidelijk dat een andere oplossing moest worden overwogen. Hij vindt het jammer dat de regering niet sneller tot een consensus daarover is kunnen komen.

De heer Ibrahim Dönmez wijst erop dat al tientallen jaren geleden gewezen is op de nood aan een hoogwaardige openbaarvervoerslijn van het noorden naar het zuiden van Brussel en dat er al nagedacht wordt over de aanleg van een metrolijn op die as van voordat er sprake was van de verwezenlijking van andere lijnen op het vervoersnet. De mobiliteitsbehoeften die ten grondslag lagen aan het project, zijn nog steeds volledig actueel.

Het parlementslid vindt dat het belangrijkste nu is om het zuidelijke deel van het project te voltooien. Hij benadrukt dat de betrokken wijk heel veel hinder heeft ondervonden van de werken en dat het absoluut noodzakelijk is om datgene waar al mee begonnen is, af te werken.

Vervolgens heeft hij het over het traject tussen het Noordstation en Bordet. Hij wijst erop dat de kostenexplosie in 2023 te verklaren viel door meerdere factoren die tijdens de hoorzittingen reeds meermaals ter sprake zijn gekomen: de gevolgen van de coronapandemie, de oorlog in Oekraïne, de inflatie, de grote bedrijvigheid die gepaard ging met de aanleg van de metrolijn Grand Paris en de algemene toestand op de bouwmarkt. Meerdere

aujourd'hui aboutir à des offres plus favorables.

Selon l'orateur, il convient désormais de réfléchir aux adaptations susceptibles de rendre le projet financièrement soutenable. Il évoque notamment une réduction du nombre de stations, une révision de leur dimensionnement ainsi qu'une simplification de certaines caractéristiques du projet.

L'intervenant estime par ailleurs que la suspension du projet ne doit pas conduire à l'inaction. Il souhaite savoir quelles démarches devraient être engagées dès à présent afin de permettre une relance du dossier dans les meilleures conditions au cours de la prochaine législature. Il interroge les anciens membres du Gouvernement sur les recommandations qu'ils adresseraient au gouvernement actuel concernant la préparation de cette relance.

Enfin, il plaide pour une réforme des procédures administratives, une révision des mécanismes de financement et une implication accrue de l'autorité fédérale ainsi que des institutions européennes dans le financement du projet. Une infrastructure de cette ampleur doit être financée sur une très longue période, compte tenu de sa durée d'utilisation et de son intérêt métropolitain.

M. Rudi Vervoort indique qu'il lui paraît délicat de formuler des recommandations à l'attention du gouvernement actuel. Il souligne néanmoins que le financement d'une infrastructure de cette nature devrait être envisagé dans une perspective de très long terme et qu'une participation plus importante de l'autorité fédérale serait justifiée au regard du caractère métropolitain du projet.

L'ancien Ministre-Président rappelle que les conditions techniques, économiques et urbanistiques ont profondément évolué depuis les premiers projets de métro. Les méthodes de construction à ciel ouvert qui étaient envisagées il y a plusieurs décennies ne seraient aujourd'hui plus acceptables sur le plan urbanistique et social.

Concernant l'avenir de la desserte du nord de Bruxelles, la suspension du métro ne résout pas les problèmes de mobilité rencontrés dans les quartiers concernés. Il sera donc nécessaire d'identifier des solutions intermédiaires mais celles-ci se heurteront également à des contraintes importantes, notamment en raison de la configuration de certains axes de circulation et des limites de capacité du réseau de surface.

M. Sven Gatz considère que la question centrale consiste désormais à déterminer les actions à mener durant la période de suspension du projet. Selon lui, le temps disponible devrait être mis à profit pour approfondir

sprekers hebben tijdens hun hoorzitting aangegeven dat een nieuwe inmededingingstelling vandaag zou kunnen leiden tot gunstigere offertes.

Volgens de spreker dient te worden nagegaan welke aanpassingen het project financieel draaglijker kunnen maken. Dat kan bijvoorbeeld door het aantal stations te verlagen, de afmetingen ervan te herbekijken en bepaalde aspecten van het project te vereenvoudigen.

De spreker vindt voorts dat de opschorting van het project er niet toe mag leiden dat er niets meer wordt gedaan. Hij wil weten welke stappen nu ondernomen moeten worden om met het dossier in optimale omstandigheden een doorstart te maken in de volgende regeerperiode. Hij vraagt welke aanbevelingen in verband met de voorbereiding van die doorstart de gewezen regeringsleden zouden richten aan de huidige regering.

Tot slot pleit hij voor een hervorming van de administratieve procedures, een herziening van de financieringsmechanismen en een grotere betrokkenheid van de federale overheid en de Europese instellingen bij de financiering van het project. De financiering van dit soort grootschalige infrastructuur dient gelet op het langdurige gebruik en het grootstedelijke belang ervan te worden gespreid over een zeer lange periode.

De heer Rudi Vervoort vindt het nogal delicaat om aanbevelingen te formuleren voor de huidige regering. Hij benadrukt echter dat overwogen zou moeten worden om de financiering van dit soort infrastructuur te kaderen in een perspectief op zeer lange termijn en dat een grotere inbreng van de federale overheid in het licht van de grootstedelijke omvang van het project gerechtvaardigd zou zijn.

De gewezen minister-president wijst erop dat de technische, economische en stedenbouwkundige voorwaarden helemaal anders zijn dan bij de eerste metroprojecten. De bouwmethoden in open lucht die enkele tientallen jaren geleden werden overwogen, zouden vandaag stedenbouwkundig en maatschappelijk niet meer aanvaardbaar zijn.

Vervolgens gaat hij in op de toekomstige bediening van de noordelijke wijken in Brussel. Door het metroproject op te schorten worden de mobiliteitsproblemen die daar zijn, niet opgelost. Er zal dus moeten worden gezocht naar tussenoplossingen, maar ook daarbij zullen we stuiten op een paar belangrijke knelpunten, die onder meer verband houden met de manier waarop bepaalde verkeersaders zijn ingericht en met de beperkte capaciteit van het bovengrondse vervoersnet.

De heer Sven Gatz is van oordeel dat men zich nu vooral de vraag dient te stellen wat er gedaan moet worden zolang het project stilligt. Volgens hem zou het de moeite lonen om de tijd die daardoor vrijkomt, aan te wenden om

les travaux relatifs à un éventuel mécanisme de type DBFM ainsi qu'à la création d'une structure de financement dédiée.

Cependant, les démarches exploratoires engagées en ce sens nécessitent plusieurs phases successives et s'inscrivent dans un calendrier relativement long. Il estime dès lors que le gouvernement actuel pourrait utilement poursuivre ce travail préparatoire afin que la prochaine législature dispose d'options concrètes pour relancer le projet dans de meilleures conditions financières.

M. Pascal Smet partage cette analyse. Il considère que les solutions alternatives actuellement envisagées pour la desserte du nord de Bruxelles présentent des limites importantes et ne permettent pas de répondre pleinement aux besoins identifiés.

L'ancien secrétaire d'État plaide pour le recours à un modèle DBFM dans lequel les autorités publiques définiraient avant tout les objectifs fonctionnels du projet, tandis que les opérateurs privés seraient chargés de proposer les solutions techniques les plus appropriées. Cette approche permettrait d'optimiser le rapport entre les coûts, les performances attendues et la répartition des risques.

Il estime que le gouvernement actuel devrait mettre à profit les prochaines années pour préparer les documents de marché, élaborer un cahier des charges adapté et mener les négociations préalables nécessaires. À ses yeux, l'objectif devrait être de permettre à la prochaine législature de disposer de tous les éléments nécessaires pour prendre une décision rapide quant à la poursuite du projet.

M. Oliver Rittweger de Moor considère que les auditions ont confirmé les principales observations formulées par la Cour des comptes. Selon lui, plusieurs éléments structurels expliquent les difficultés rencontrées par le projet.

Le député évoque notamment les modalités de recours aux bureaux d'études, l'évaluation initiale des coûts, le choix du tracé, les études géotechniques réalisées, la répartition des responsabilités entre les différents intervenants ainsi que la gouvernance générale du projet.

Plusieurs postes essentiels, notamment le dépôt de Haren et certaines adaptations nécessaires à l'exploitation de la ligne, n'ont pas été suffisamment intégrés dans les premières estimations financières présentées au public. Les coûts du projet n'ont-ils pas été sous-évalués à différentes étapes de son développement?

L'orateur conteste également l'idée selon laquelle les difficultés rencontrées sous le Palais du Midi étaient

zich nader te buigen over een eventuele DBFM-formule en de oprichting van een aparte financieringsstructuur.

De verkennende stappen die daartoe worden gezet, verlopen echter noodzakelijkerwijs in meerdere achtereenvolgende fases en nemen vrij veel tijd in beslag. Volgens hem zou het goed zijn dat de huidige regering die voorbereidende werkzaamheden voortzet om ervoor te zorgen dat er zich in de volgende regeerperiode concrete mogelijkheden aandienen om onder betere financiële voorwaarden een doorstart te maken met het project.

De heer Pascal Smet deelt die analyse. De alternatieve oplossingen voor de bediening van het noorden van Brussel die vandaag op tafel liggen, stuiten volgens hem op enkele grote beperkingen en zullen niet volstaan om volledig te voldoen aan de vastgestelde behoeften.

De gewezen staatssecretaris pleit ervoor gebruik te maken van een DBFM-formule, waarbij de overheid op de eerste plaats de functionele doelstellingen van het project dient te bepalen en de privépartners de meest geschikte technische oplossingen dienen aan te reiken. Een dergelijke aanpak moet leiden tot een evenwichtiger verhouding tussen de kosten, de verwachte resultaten en de verdeling van de risico's.

Hij is van oordeel dat de huidige regering de komende jaren moet benutten om de opdrachtdocumenten voor te bereiden, een aangepast bestek op te stellen en de nodige voorafgaande onderhandelingen te voeren. Volgens hem komt het er nu op aan tegen de volgende regeerperiode alles in gereedheid te brengen om een snelle beslissing over de voortzetting van het project te kunnen nemen.

De heer Oliver Rittweger de Moor vindt dat de voornaamste opmerkingen van het Rekenhof tijdens de hoorzittingen zijn bevestigd. Volgens hem zijn er meerdere structurele verklaringen voor de problemen die zich bij het project hebben voorgedaan.

Het parlamentslid verwijst onder meer naar de manier waarop een beroep werd gedaan op de studiebureaus, de aanvankelijke kostenramingen, de keuze van het tracé, de uitgevoerde geotechnische studies, de verdeling van de verantwoordelijkheden onder de verschillende betrokken partijen en de algemene bestuursmatige aanpak van het project.

Verschillende essentiële uitgavenposten, zoals de stelplaats in Haren en enkele noodzakelijke exploitatiegerelateerde aanpassingen, werden onvoldoende verrekend in de eerste openbaar gemaakte financiële ramingen. Is het niet zo dat de kosten van het project in de verschillende ontwikkelingsfasen ervan te laag werden ingeschat?

De spreker betwist ook dat de moeilijkheden onder het Zuidpaleis helemaal niet te voorspellen waren. In meerdere

totalement imprévisibles. Plusieurs rapports et études évoquaient déjà la nécessité d'investigations complémentaires du sous-sol avant le lancement des travaux.

Le député estime en outre que la scission du projet entre plusieurs maîtres d'ouvrage a pu compliquer le pilotage global de l'opération et générer des difficultés de coordination. Il interroge les anciens membres du Gouvernement sur ce point.

Enfin, il considère que le financement du projet repose excessivement sur la Région de Bruxelles-Capitale et s'interroge sur l'opportunité d'avoir engagé un projet d'une telle ampleur sans garantie d'un soutien plus important de l'autorité fédérale ou de l'Union européenne.

M. Rudi Vervoort rejette les différents constats formulés par le député. L'ancien Ministre-Président rappelle que les décisions ont été prises sur la base des informations disponibles au moment où elles ont été arrêtées. Selon lui, les autorités politiques ont procédé aux arbitrages nécessaires en pesant les avantages et les inconvénients des différentes options qui leur étaient soumises.

S'agissant du palais du Midi, il souligne qu'aucun des éléments dont disposait alors le gouvernement ne permettait d'anticiper l'ampleur exacte des difficultés qui apparaîtraient ultérieurement lors de l'exécution du chantier.

L'orateur rappelle également que les difficultés rencontrées à partir de 2021 ont donné lieu à d'importants travaux d'analyse technique et juridique avant que des solutions puissent être soumises au gouvernement sous une forme décisionnelle. Il estime dès lors que les délais observés s'expliquent en partie par la complexité du dossier.

M. Sven Gatz réfute l'idée selon laquelle les coûts auraient été volontairement sous-estimés. Cette accusation est particulièrement grave alors que les décisions ont toujours été prises de bonne foi sur la base des informations disponibles.

L'ancien ministre du Budget estime en revanche que le pilotage du projet aurait gagné à conserver une implication plus importante de Bruxelles Mobilité aux côtés de la STIB et de Beliris.

M. Pascal Smet rappelle que plusieurs des questions soulevées ont déjà été abordées lors de précédentes auditions. Il réaffirme sa préférence pour une gestion intégrée de l'ensemble du projet plutôt que pour une répartition des responsabilités entre plusieurs structures distinctes.

L'ancien secrétaire d'État souligne toutefois que la STIB et Beliris ont indiqué avoir pu collaborer de manière globalement satisfaisante tout au long du projet.

rapports et études was al gewezen op de noodzaak om extra bodemonderzoeken uit te voeren alvorens met de werken van start te gaan.

Voorts vindt het parlementslid dat de opsplitsing van het project onder meerdere bouwheren de algemene aansturing en de coördinatie van de werken mogelijk heeft bemoeilijkt. Hij stelt de gewezen regeringsleden daarover enkele vragen.

Tot slot voert hij aan dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een buitensporig deel van de financiering voor zijn rekening moest nemen. Hij vraagt zich af of het wel wenselijk was om een dergelijk grootschalig project op te starten zonder garanties te hebben op meer steun van de federale overheid of de Europese Unie.

De heer Rudi Vervoort verwerpt de verschillende vaststellingen van het parlementslid. De gewezen minister-president wijst erop dat de beslissingen werden genomen op basis van de toen beschikbare informatie. De overheid heeft de noodzakelijke afwegingen gemaakt door de voor- en nadelen van de verschillende voorgelegde opties te beoordelen.

Voorts benadrukt hij dat de regering op basis van de gegevens die zij toen in haar bezit had, de precieze omvang van de problemen die later bij de uitvoering van de werken zouden opduiken, niet had kunnen inschatten.

De spreker wijst er tevens op dat naar aanleiding van de in 2021 ontdekte problemen heel wat technisch en juridisch onderzoekswerk is verricht alvorens oplossingen in de vorm van beslissingen konden worden voorgelegd aan de regering. Hij meent dan ook dat de vastgestelde duurtijden deels te verklaren zijn door de complexiteit van het dossier.

De heer Sven Gatz weerlegt de opvatting dat de kosten bewust te laag zouden zijn ingeschat. Dat is een bijzonder zware aantijging. De beslissingen werden steeds te goeder trouw genomen op basis van de beschikbare informatie.

De gewezen minister van Begroting vindt echter dat het voor de aansturing van het project beter zou zijn geweest om naast de MIVB en Beliris ook Brussel Mobiliteit er nauwer bij te betrekken.

De heer Pascal Smet wijst erop dat verschillende gestelde vragen reeds aan bod zijn gekomen in vorige hoorzittingen. Hij herhaalt dat hij een geïntegreerd beheer van het hele project verkoos boven een verdeling van de verantwoordelijkheden onder meerdere afzonderlijke structuren.

De gewezen staatssecretaris benadrukt echter dat de MIVB en Beliris hebben aangegeven dat zij tijdens het volledige verloop van het project algemeen genomen degelijk hebben kunnen samenwerken.

Revenant sur le palais du Midi, il précise que les autorités politiques ont été informées de l'existence de difficultés techniques dès 2021. Les équipes techniques ont d'abord tenté de résoudre ces problèmes dans le cadre de l'exécution normale du marché. Ce n'est qu'au début de l'année 2023 qu'une saisine formelle du gouvernement est intervenue afin d'examiner les solutions à mettre en œuvre.

M. Alain Deneef revient sur les difficultés rencontrées sous le palais du Midi. Il rappelle que les premiers problèmes ont été constatés dès 2021 et s'interroge sur la manière dont les échanges se sont déroulés entre la STIB et le gouvernement durant la période ayant précédé la présentation formelle du dossier au gouvernement.

Il s'intéresse également au premier pacte d'accompagnement des commerçants adopté en 2019. Se fondant sur les témoignages recueillis par la commission, Plusieurs commerçants ont estimé ne pas avoir été suffisamment associés à son élaboration. Il souhaite connaître l'appréciation des anciens membres du gouvernement sur cette question.

Enfin, revenant sur le choix du tracé passant sous le palais du Midi, il s'interroge sur les études qui ont conduit à cette décision et demande dans quelle mesure les risques géotechniques identifiés à l'époque ont été pris en considération.

M. Rudi Vervoort rappelle que les décisions relatives au tracé ont été prises sur la base des études et des informations disponibles à l'époque. Selon lui, le choix retenu ne résultait pas d'une logique politique mais d'une évaluation globale des différentes options examinées.

L'ancien Ministre-Président indique également que les difficultés apparues au Palais du Midi ont fait l'objet d'un important travail d'analyse technique avant qu'une proposition de décision puisse être soumise au gouvernement. Il souligne enfin que les mécanismes d'accompagnement des commerçants avaient été présentés au gouvernement comme résultant d'un processus de concertation structuré.

M. Pascal Smet ajoute que les principes du pacte d'accompagnement des commerçants avaient fait l'objet de nombreux échanges avec les acteurs concernés avant leur adoption. Il précise que la mise en œuvre concrète du dispositif a ensuite été assurée sous la législature suivante.

L'ancien secrétaire d'État confirme également que les autorités politiques avaient connaissance de l'existence de difficultés techniques au Palais du Midi dès 2021, tout en rappelant que les équipes de la STIB ont d'abord cherché à résoudre ces problèmes dans le cadre de l'exécution normale du chantier avant qu'une décision gouvernementale ne soit envisagée.

Vervolgens verduidelijkt hij dat de beleidsverantwoordelijken in 2021 werden ingelicht over de technische moeilijkheden ter hoogte van het Zuidpaleis. De technische teams hebben eerst geprobeerd die problemen in het kader van de normale uitvoering van de opdracht op te lossen. Pas begin 2023 werd aan de regering formeel de vraag voorgelegd om de te implementeren oplossingen te bespreken.

De heer Alain Deneef wil het hebben over de problemen onder het Zuidpaleis. De eerste problemen werden vastgesteld in 2021. Hij vraagt hoe de gesprekken tussen de MIVB en de regering in aanloop naar de formele indiening van het dossier daarover bij de regering zijn verlopen.

Hij toont zich ook geïnteresseerd in het eerste steunpact voor de handelaars dat in 2019 werd goedgekeurd. Uit de getuigenissen die de commissie heeft verzameld, blijkt dat meerdere handelaars vonden onvoldoende betrokken te zijn geweest bij de opmaak daarvan. Hij wil graag weten wat de gewezen regeringsleden daarvan denken.

Tot slot gaat hij in op de keuze van het tracé onder het Zuidpaleis. Hij wil meer weten over de studies die tot die beslissing hebben geleid en vraagt in welke mate rekening is gehouden met de toen vastgestelde geotechnische risico's.

De heer Rudi Vervoort wijst erop dat de beslissingen over het tracé werden genomen op basis van de toen beschikbare studies en gegevens. Volgens hem was de keuze niet gebaseerd op een politieke logica, maar wel op een alomvattende beoordeling van de verschillende onderzochte opties.

De gewezen minister-president zegt ook dat de problemen onder het Zuidpaleis uitvoerig technisch zijn onderzocht, alvorens een voorstel van beslissing kon worden voorgelegd aan de regering. Tot slot benadrukt hij dat de steunregelingen voor de handelaars aan de regering werden voorgelegd als het resultaat van een gestructureerd overlegproces.

De heer Pascal Smet voegt daar nog aan toe dat over de beginselen van het steunpact voor de handelaars heel wat gesprekken hebben plaatsgevonden met de betrokkenen en pas daarna werden goedgekeurd. Hij verduidelijkt dat het vergoedingssysteem in de volgende regeerperiode concreet ten uitvoer werd gebracht.

De gewezen staatssecretaris bevestigt tevens dat de beleidsverantwoordelijken vanaf 2021 op de hoogte waren van het bestaan van technische problemen, maar wijst erop dat de teams van de MIVB eerst geprobeerd hebben om die problemen in het kader van de normale uitvoering van de werken op te lossen alvorens een regeringsbeslissing werd overwogen.

Mme Joëlle Maison relève que les trois anciens membres du gouvernement demeurent convaincus de la pertinence du projet Métro 3 malgré les difficultés rencontrées. Elle partage leur analyse selon laquelle le financement fédéral s'est révélé insuffisant au regard du caractère métropolitain et national du projet. La députée estime également que, si le projet devait être poursuivi, il conviendrait d'examiner sérieusement des mécanismes de type DBFM un étalement du financement sur une période plus longue ainsi qu'un partage accru des risques avec le secteur privé.

L'intervenante s'interroge toutefois sur l'opportunité de poursuivre le projet dans sa configuration actuelle. Elle souligne que plusieurs éléments nourrissent aujourd'hui le doute: les conclusions du rapport de la Cour des comptes, les surcoûts considérables constatés, la situation budgétaire de la Région de Bruxelles-Capitale, l'absence de perspectives de refinancement fédéral à court terme ainsi que les débats relatifs aux solutions techniques envisageables sous le palais du Midi.

Se référant notamment à certaines études académiques récentes, elle s'interroge sur la pertinence du projet dans l'hypothèse où le tronçon Nord-Bordet demeurerait suspendu pendant une période prolongée. Plusieurs analyses mettent en évidence des gains de temps significatifs pour un métro complet mais beaucoup moins pour une infrastructure limitée au seul tronçon sud. Le projet conserve-t-il son sens dans le contexte actuel?

Elle revient également sur la question du palais du Midi et s'interroge sur les raisons pour lesquelles la déconstruction partielle du bâtiment est présentée comme la seule solution envisageable alors que certaines alternatives techniques ont été évoquées au cours des auditions.

M. Rudi Vervoort répond que l'action politique implique nécessairement de transformer les incertitudes en décisions. Les autorités publiques ne peuvent se limiter à constater l'existence de risques ou de doutes: elles doivent procéder aux arbitrages nécessaires sur la base des informations disponibles au moment de la décision.

L'ancien Ministre-Président souligne que le débat sur le métro existe dans la plupart des villes qui ont développé ce mode de transport. Il observe qu'une fois les infrastructures réalisées et mises en service, elles sont généralement largement appropriées par les usagers.

Il estime que le métro demeure un élément structurant de la mobilité bruxelloise et rappelle que son efficacité repose sur son articulation avec les autres modes de transport. Selon lui, le fait que le métro ne permette pas un déplacement de porte à porte ne remet pas en cause son intérêt comme infrastructure à grande capacité.

Mevrouw Joëlle Maison merkt op dat de drie gewezen regeringsleden ervan overtuigd blijven dat het Metro 3-project ondanks de problemen die zich hebben voorgedaan, zinvol is. Zij is het met hen eens dat de financiering van de federale overheid in het licht van het grootstedelijke en nationale belang van het project ontoereikend was. Het parlamentslid vindt ook dat er bij een eventuele voortzetting van het project ernstig over zou moeten worden nagedacht om te opteren voor een DBFM-formule, de financiering te spreiden over een langere termijn en de risico's meer te delen met de privépartners.

De sprekerster vraagt zich echter af of het aangewezen is om het project in zijn huidige vorm verder uit te voeren. Zij benadrukt dat meerdere factoren daar vandaag twijfels over doen rijzen: de conclusies van het verslag van het Rekenhof, de aanzienlijke meerkosten, de begrotingstoestand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het feit dat er op korte termijn geen vooruitzicht is op een federale herfinanciering en het debat over de technisch uitvoerbare oplossingen onder het Zuidpaleis.

Op grond van een aantal recente universitaire studies vraagt zij zich af in hoeverre het project nog zin heeft indien het traject tussen het Noordstation en Bordet op de lange baan zou worden geschoven. Uit meerdere analyses blijkt dat een volledige metrolijn aanzienlijke tijdsinstellingen zou opleveren, maar indien enkel het zuidelijke deel zou worden afgewerkt, zou dat veel minder het geval zijn. Is het project in de huidige context nog altijd even zinvol?

Zij wil het ook nog even hebben over het Zuidpaleis. Zij vraagt waarom de gedeeltelijke afbraak van het gebouw werd voorgesteld als de enige mogelijke oplossing, terwijl tijdens de hoorzittingen enkele technische alternatieven ter sprake zijn gebracht.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat politiek handelen noodzakelijkerwijs inhoudt dat onzekerheden worden omgezet in beslissingen. De beleidsverantwoordelijken kunnen niet gewoon maar vaststellen dat er sprake is van risico's of twijfels. Ze moeten de nodige afwegingen maken op basis van de informatie die beschikbaar is op het ogenblik waarop ze hun beslissing nemen.

De gewezen minister-president benadrukt dat in de meeste steden waar metro's rijden, de aanleg van dergelijke lijnen gepaard ging met discussie. Hij stelt vast dat dergelijke infrastructuur, zodra zij is aangelegd en in gebruik is genomen, doorgaans breed wordt aanvaard en gebruikt door de reizigers.

Hij is van oordeel dat de metro van structureel belang blijft voor de Brusselse mobiliteit en wijst erop dat de efficiëntie ervan afhangt van de afstemming met de andere vervoerswijzen. Volgens hem doet het feit dat de metro geen verplaatsing van deur tot deur mogelijk maakt, geen afbreuk aan de waarde ervan als infrastructuur met een grote capaciteit.

L'orateur considère également que les comparaisons internationales doivent être maniées avec prudence, les villes remplissant des fonctions économiques, institutionnelles et métropolitaines très différentes. À ses yeux, le rôle particulier de Bruxelles justifie le développement d'infrastructures de transport public lourdes.

M. Sven Gatz confirme sa conviction que le Métro 3 demeure nécessaire. Il avance trois arguments principaux:

Premièrement, il souligne que le développement des transports publics ne peut reposer exclusivement sur les modes de surface ou sur la mobilité cyclable. Deuxièmement, il rappelle que la capacité de transport offerte par le métro demeure sans équivalent par rapport aux bus et aux trams. Enfin, il estime que la croissance démographique et l'évolution de Bruxelles justifient le développement d'une nouvelle ligne structurante.

L'ancien ministre du Budget considère que le doute constitue une étape utile dans la réflexion politique, mais qu'une décision prise doit ensuite être assumée. Selon lui, l'inaction constitue souvent le risque le plus important.

M. Pascal Smet partage cette analyse. De nombreuses villes européennes continuent aujourd'hui d'investir dans leurs réseaux de métro malgré les difficultés financières et techniques inhérentes à ce type de projets.

Il rappelle que les comparaisons internationales doivent tenir compte des spécificités locales. Il cite notamment le cas de Zurich, où l'absence d'un réseau de métro est compensée par un système ferroviaire suburbain particulièrement développé, ce qui n'est pas tout à fait le cas de Bruxelles.

L'orateur évoque également l'exemple du tram 9. Ce projet avait suscité une forte opposition lors de son lancement avant d'être largement accepté après sa mise en service. Cette expérience illustre les limites des consultations organisées avant la réalisation des projets d'infrastructure et l'importance d'une information complète du public.

Enfin, il réaffirme qu'une révision du projet Nord-Bordet lui paraît nécessaire, notamment en ce qui concerne certaines caractéristiques des stations et le dimensionnement de l'infrastructure. Toutefois, cette adaptation ne remet pas en cause la pertinence du projet lui-même.

Mme Clémentine Barzin revient sur la question du choix du tracé sous le palais du Midi. La députée relève que plusieurs variantes avaient été identifiées comme techniquement réalisables. Selon elle, le choix du tracé finalement retenu résulte dès lors aussi d'un arbitrage politique, notamment en raison des expropriations qu'aurait impliquées le tracé historique.

De spreker meent voorts dat we voorzichtig moeten omspringen met internationale vergelijkingen, aangezien steden zeer uiteenlopende economische, institutionele en grootstedelijke functies vervullen. Hij vindt dat de bijzondere rol van Brussel de ontwikkeling van grootschalige openbaarvervoersinfrastructuur rechtvaardigt.

De heer Sven Gatz blijft ervan overtuigd dat het Metro 3-project noodzakelijk is. Hij voert drie hoofdargumenten aan:

Ten eerste benadrukt hij dat de ontwikkeling van het vervoer niet uitsluitend kan steunen op bovengrondse vervoerswijzen en de fiets. Ten tweede benadrukt hij dat de vervoerscapaciteit van de metro ongeëvenaard blijft in vergelijking met die van bussen en trams. Tot slot is hij van oordeel dat de bevolkingsgroei en de evolutie van Brussel de ontwikkeling van een nieuwe structurerende lijn rechtvaardigen.

De gewezen minister van Begroting vindt dat twijfel nuttig kan zijn bij het maken van politieke overwegingen, maar zodra een beslissing genomen is, moet men daar ook volledig voor gaan. Volgens hem vormt niets doen vaak het grootste risico.

De heer Pascal Smet deelt die analyse. Veel steden in Europa blijven vandaag investeren in hun metronet ondanks de financiële en technische moeilijkheden die eigen zijn aan dit soort projecten.

Hij wijst erop dat men bij het maken van internationale vergelijkingen rekening moet houden met de specifieke lokale context. Hij verwijst meer bepaald naar Zürich, waar het ontbreken van een metronet wordt gecompenseerd door een bijzonder goed ontwikkeld voorstedelijk spoornet, iets wat Brussel niet helemaal heeft.

De spreker haalt ook tramlijn 9 aan als voorbeeld. Dat project stuitte in het begin op hevig verzet, maar werd na de ingebruikname ervan breed aanvaard. Die ervaring illustreert de beperkingen van burgerraadplegingen die voor de uitvoering van infrastructureurprojecten worden georganiseerd, en toont aan dat het belangrijk is om de bevolking volledig te informeren.

Tot slot herhaalt hij dat het volgens hem nodig is om de plannen voor het traject tussen het Noordstation en Bordet te herbekijken, in het bijzonder bepaalde kenmerken van de stations en de afmetingen van de infrastructuur. Die aanpassingen doen echter geen afbreuk aan de relevantie van het project zelf.

Mevrouw Clémentine Barzin gaat in op de keuze van het tracé onder het Zuidpaleis. Het parlamentslid merkt op dat meerdere alternatieven technisch haalbaar werden geacht. Volgens haar zijn er bij de uiteindelijke keuze dus ook politieke afwegingen gemaakt, onder meer omdat op het historische tracé onteigeningen nodig geweest zouden zijn.

Elle demande quels acteurs se sont opposés à une déconstruction du palais du Midi dès les premières phases du projet et s'interroge sur les raisons qui ont conduit à privilégier la préservation du bâtiment malgré les risques identifiés.

La députée revient également sur le marché relatif au lot 3 du tronçon Nord-Bordet. Celui-ci a été lancé sur la base d'estimations datant de 2020 alors que certaines investigations géotechniques étaient toujours en cours.

S'adressant à M. Smet, elle s'interroge sur la manière dont les autorités politiques ont intégré les réserves formulées dans plusieurs études techniques. Pourquoi le principe de précaution n'a-t-il pas conduit à suspendre certaines décisions dans l'attente d'informations complémentaires.

M. Olivier Willocx revient sur les échanges précédents concernant la préparation du marché du tronçon Nord-Bordet. Il souhaite obtenir des précisions sur la répartition des responsabilités entre Beliris et la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) dans l'élaboration du cahier des charges et dans l'évaluation des risques associés au marché.

M. Stijn Bex attire l'attention sur les limites des mécanismes de financement de type DBFM. Il convient de relever que les analyses de la Banque européenne d'investissement (BEI) mettent en évidence plusieurs risques liés à ce type de montage financier et rappellent que ceux-ci ne constituent pas une solution universelle.

Selon lui, il serait excessif d'affirmer qu'une meilleure coordination institutionnelle aurait permis à elle seule d'éviter les difficultés rencontrées aujourd'hui.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur plusieurs constats formulés par la Cour des comptes concernant l'évolution des coûts du projet, notamment les écarts constatés entre les estimations initiales et les montants finalement observés ainsi que certaines critiques relatives au contrôle des coûts et des délais.

Le député s'interroge également sur l'accord transactionnel conclu entre la STIB et le consortium SM Toots, la Cour des comptes ayant attiré l'attention sur les risques financiers potentiels associés à cet accord.

L'intervenant évoque par ailleurs les constats formulés par la Cour des comptes et par certaines juridictions concernant le respect de la législation sur les marchés publics.

Enfin, il critique la poursuite des travaux au Palais du Midi et s'interroge sur l'opportunité d'y consacrer des moyens financiers importants alors que d'autres investissements pourraient, selon lui, améliorer plus rapidement l'offre de transport public dans le nord de Bruxelles.

Zij vraagt wie zich van bij de aanvang van het project heeft verzet tegen de afbraak van het Zuidpaleis en waarom er ondanks de vastgestelde risico's voor gekozen is om het gebouw intact te houden.

Het parlementslid wil het vervolgens ook nog even hebben over de opdracht voor het derde perceel van het traject tussen het Noordstation en Bordet. Die opdracht werd uitgeschreven op basis van ramingen uit 2020, terwijl bepaalde geotechnische onderzoeken nog liepen.

Zij vraagt de heer Smet hoe de beleidsverantwoordelijken rekening hebben gehouden met de bedenkingen die in verschillende technische studies waren geformuleerd. Waarom werden op basis van het voorzorgsbeginsel bepaalde beslissingen gewoon niet opgeschort in afwachting van bijkomende informatie?

De heer Olivier Willocx heeft het over de eerdere gedachtewisselingen over de voorbereiding van de opdracht voor het traject tussen het Noordstation en Bordet. Hij wil graag meer duidelijkheid over de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen Beliris en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) bij de opmaak van het bestek en de beoordeling van de risico's die met de opdracht gepaard gingen.

De heer Stijn Bex vestigt de aandacht op de beperkingen van financiering via een DBFM-formule. Studies van de Europese Investeringsbank (EIB) hebben uitgewezen dat er meerdere risico's verbonden zijn aan dit soort financiële constructies en dat deze formule niet voor alles een oplossing biedt.

Hij vindt het overdreven te stellen dat een betere institutionele coördinatie had volstaan om de moeilijkheden waarmee we vandaag te maken krijgen, te voorkomen.

De heer Oliver Rittweger de Moor gaat in op enkele vaststellingen van het Rekenhof in verband met de evolutie van de kosten van het project. Zo wees het hof op het grote verschil tussen de oorspronkelijke ramingen en de uiteindelijk vastgestelde bedragen. Daarnaast had het ook kritiek op de controle van de kosten en de termijnen.

Het parlementslid stelt zich ook vragen bij de dadingsovereenkomst tussen de MIVB en de tijdelijke vennootschap Toots, die volgens het Rekenhof mogelijk financiële risico's inhoudt.

De spreker heeft het vervolgens over de vaststellingen van het Rekenhof en bepaalde rechtbanken in verband met de naleving van de wetgeving inzake overheidsopdrachten.

Tot slot uit hij kritiek op de verdere uitvoering van de werken ter hoogte van het Zuidpaleis. Hij vraagt zich af of het wenselijk is om daar aanzienlijke financiële middelen aan te besteden, terwijl andere investeringen volgens hem sneller zouden kunnen bijdragen tot een verbetering van het openbaarvervoersaanbod in het noorden van Brussel.

M. Rudi Vervoort confirme que le choix du tracé relevait bien d'une décision politique fondée sur un ensemble de considérations techniques, urbanistiques et sociales. Il souligne toutefois que cette décision a été prise de bonne foi sur la base des informations disponibles à l'époque.

L'ancien Ministre-Président rappelle qu'aucun des scénarios examinés ne permettait d'anticiper avec précision les difficultés qui seraient ultérieurement rencontrées sous le Palais du Midi. Selon lui, si les autorités avaient disposé des connaissances actuelles, elles auraient évidemment pu prendre une décision différente.

Concernant le lot 3, il estime qu'une simple adaptation marginale du projet n'aurait pas permis de répondre à l'ampleur des surcoûts constatés en 2023. Une réduction significative du coût du projet aurait nécessité une remise à plat beaucoup plus profonde, impliquant notamment des modifications substantielles du permis et du projet lui-même.

L'orateur réfute par ailleurs toute allégation de malversation ou de corruption. Il rappelle que les décisions ont été prises dans le cadre des procédures institutionnelles habituelles et indique ne pas avoir eu connaissance des éléments évoqués par M. Rittweger de Moor concernant le lanceur d'alerte mentionné par celui-ci.

M. Sven Gatz rappelle que sa présence devant la commission vise à expliquer les décisions qu'il a prises en tant qu'ancien ministre du Budget et les initiatives qu'il a soutenues pour tenter de résoudre les difficultés financières du projet.

L'ancien ministre du Budget réaffirme sa conviction que le Métro 3 constitue un projet pertinent. Il rejette les accusations de corruption ou de sous-estimation volontaire des coûts et indique que toute personne disposant d'éléments en ce sens devrait les transmettre aux autorités judiciaires compétentes. Les désaccords exprimés au sein de la commission relèvent davantage de divergences d'analyse politique que de la mise au jour de comportements fautifs.

M. Pascal Smet renvoie à plusieurs réponses déjà formulées lors de sa précédente audition concernant le choix du tracé et les procédures de permis.

L'ancien secrétaire d'État estime que les contraintes budgétaires désormais connues conduiront nécessairement à réexaminer certaines caractéristiques du projet. Il considère notamment qu'une distinction plus nette devra être opérée entre les infrastructures souterraines et les aménagements de surface.

Selon lui, cette évolution pourrait également modifier les attentes des communes concernées et faciliter la

De heer Rudi Vervoort bevestigt dat de keuze van het tracé wel degelijk een politieke beslissing was en gebaseerd was op een aantal technische, stedenbouwkundige en maatschappelijke overwegingen. Hij benadrukt evenwel dat die beslissing te goeder trouw werd genomen op basis van de toen beschikbare informatie.

De gewezen minister-president wijst erop dat de precieze omvang van de problemen onder het Zuidpaleis op basis van geen enkel van de vooraf onderzochte scenario's voorspeld had kunnen worden. Met de kennis van vandaag had de overheid volgens hem uiteraard een andere beslissing kunnen nemen.

Voorts meent hij dat een beperkte bijsturing van het project niet had volstaan om de stevige meerkosten van het derde perceel die zich in 2023 aandienen, op te vangen. Om de kosten van het project aanzienlijk te verlagen zou een veel grondigere hertekening van het project nodig geweest zijn, waarbij de vergunning en het project zelf ingrijpend gewijzigd hadden moeten worden.

De spreker verwerpt voorts elke aantijging van malversaties en corruptie. Hij benadrukt dat de beslissingen werden genomen binnen het kader van de gebruikelijke institutionele procedures en dat hij nooit in kennis is gesteld van de aanwijzingen van de klokkenluider over wie de heer Rittweger de Moor het had.

De heer Sven Gatz wijst erop dat hij naar deze commissie gekomen is om uitleg te geven over de beslissingen die hij als gewezen minister van Begroting heeft genomen en over de initiatieven die hij heeft gesteund om de financiële moeilijkheden van het project te proberen oplossen.

De gewezen minister van Begroting blijft erbij dat het Metro 3-project zinvol is. Hij verwerpt de beschuldigingen van corruptie of een doelbewuste onderschatting van de kosten en zegt dat iedereen die daar bewijzen van heeft, die moet bezorgen aan de bevoegde gerechtelijke instanties. De meningsverschillen in de commissie gaan eerder over verschillende politieke analyses dan over het aan het licht brengen van onrechtmatig gedrag.

De heer Pascal Smet verwijst naar verschillende antwoorden die hij al tijdens zijn vorige hoorzitting heeft gegeven over de keuze van het tracé en de vergunningsprocedures.

De gewezen staatssecretaris is van oordeel dat de inmiddels bekende budgettaire beperkingen er noodzakelijkerwijs toe zullen nopen om bepaalde aspecten van het project te herbekijken. Hij vindt onder meer dat een duidelijker onderscheid zal moeten worden gemaakt tussen de ondergrondse infrastructuur en de bovengrondse inrichtingswerken.

Door op die manier het geweer van schouder te veranderen zouden de betrokken gemeenten er misschien

recherche de solutions plus économes pour la poursuite du projet.

Réunion du 18 juin 2026

2.24. Exposé introductif d'Ans Persoons, ancienne secrétaire d'État à l'Urbanisme

La secrétaire d'État a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Mesdames et MM. les députés,

Comme vous l'a dit mon prédécesseur, Pascal Smet, le gouvernement a approuvé le 8 juin 2023 en première lecture l'avant-projet d'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 par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale le 24 mai 2019 à la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.

Je suis, pour ma part, entrée en fonction onze jours après cette décision, le 19 juin 2023.

Entretemps, les demandes d'avis en urgence au Conseil d'État, à Brupartners et à la Commission régionale de développement (CRD) avaient été faites.

J'avais donc comme mission de faire le suivi de ce dossier, d'analyser ces avis et de poursuivre la procédure.

Je voudrais ici rappeler les enjeux techniques.

La CRD a remis son avis le 15 juin 2023, s'exprimant de manière nuancée sur le choix d'une ordonnance *ad hoc*.

Le Conseil d'État, section de législation, a remis son avis le 19 juin 2023. Il concluait à l'irrecevabilité de la demande d'avis en urgence en indiquant que *«les motifs invoqués dans la demande d'avis ne permettent pas de démontrer qu'il faut nécessairement recourir à la procédure visée à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, plutôt qu'à celle visée à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées «sur le Conseil d'État»»*.

Brupartners a remis un avis le 20 juin 2023 en admettant l'urgence de la situation et la nécessité de ne pas retarder le projet Constitution constatant notamment que le chantier était à l'arrêt depuis juin 2021. Mais il regrettait de n'avoir disposé que de sept jours ouvrés pour donner son avis.

andere verwachtingen op nahouden en zou het misschien ook gemakkelijker zijn om op zoek te gaan naar zuinigere oplossingen om het project verder te kunnen uitvoeren.

Vergadering van 18 juni 2026

2.24. Inleidende uiteenzetting van Ans Persoons, gewezen staatssecretaris voor Stedenbouw

De staatssecretaris heeft voor de parlementsleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Dames en Heren Volksvertegenwoordigers,

Zoals mijn voorganger, Pascal Smet, u heeft meegedeeld, heeft de Brusselse Hoofdstedelijk Regering op 8 juni 2023 in eerste lezing haar goedkeuring gehecht aan het Voorontwerp van ordonnantie 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 Intercommunaal Vervoer te Brussel werd afgeleverd.

Ikzelf ben 11 dagen na die beslissing in functie getreden, op 19/06/2023.

Ondertussen waren de aanvragen om spoedadvies aan de Raad van State, aan Brupartners en aan de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie al gedaan.

Mijn opdracht bestond er dus in om dit dossier op te volgen, die adviezen te analyseren en de procedure verder te zetten.

Ik wil hier herinneren aan de technische uitdagingen.

De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie bracht haar advies uit op 15 juni 2023 en had een genuanceerde visie over de keuze voor een ad-hoc ordonnantie.

De afdeling Wetgeving van de Raad van State bracht haar advies uit op 19 juni 2023. Daarin besluit ze dat de dringende adviesaanvraag onontvankelijk is omdat “de in de adviesaanvraag aangevoerde redenen niet volstaan om aan te tonen dat er uit noodzaak een beroep moet worden gedaan op de in artikel 84, § 1, eerste lid, 3^o bedoelde procedure in plaats van op degene die in artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o van de gecoördineerde wetten op de Raad van State wordt bedoeld”.

Brupartners heeft op 20 juni 2023 een advies uitgebracht waarin het de urgentie van de situatie en de noodzaak om het project niet te vertragen erkende, met name vaststellend dat de werf sinds juni 2021 stillag. Het betreurde echter dat het slechts zeven werkdagen had gekregen om zijn advies te formuleren.

J'ai estimé que l'avis du Conseil d'État était essentiel pour donner la plus grande sécurité juridique que possible à l'ordonnance, s'agissant d'une législation exceptionnelle. Dès lors, j'ai proposé au gouvernement de relancer une nouvelle demande d'avis à la section législation du Conseil d'État.

Le 29 juin 2023, le gouvernement a approuvé le fait de procéder à nouveau aux demandes d'avis à Brupartners et au Conseil d'État.

12 juillet 2023, Brupartners a annoncé qu'il n'allait pas remettre de nouvel avis et allait s'en tenir à son avis du 20 juin 2023.

Parallèlement à l'instruction de l'ordonnance, le gouvernement a mis en place une série de mesures visant l'accompagnement du quartier. Le Ministre-Président, et plus particulièrement mes collègues la ministre de la Mobilité, Elke Van Den Brandt et la secrétaire d'État à la Transition économique de l'exécution, Barbara Trachte, étaient chargées de cet accompagnement.

Le 20 juillet 2023 le gouvernement approuvait sur proposition de la ministre de la Mobilité, *Les principes et le cadre des mesures d'accompagnement dans le cadre de l'exécution des ouvrages en dessous du Palais du Midi*. Dans ce cadre, le gouvernement les a chargées de charger la STIB, avec l'appui de BEE et d'hub.brussels pour le volet «commerces» de consolider en collaboration avec la Ville de Bruxelles sous la forme d'une convention accord-cadre, les modalités, les rôles et les responsabilités de chacune des parties pour la relocalisation des occupants actuels du palais du Midi et pour sa reconstruction.

Mes collègues ont assuré le suivi de cette décision mais ce n'est pas à moi à vous expliquer ce qu'elles ont mis en place pour assurer l'accompagnement du quartier.

Le 14 juillet 2023, l'ARAU déposait une demande de classement de l'entièreté du palais du Midi auprès de l'administration.

L'administration a déclaré cette demande complète quatre jours plus tard, le 18 juillet.

Le 19 juillet la CRMS a été invitée à remettre son avis sur cette demande de classement. La CRMS n'a pas remis d'avis dans le délai imparti de 45 jours.

Le Conseil d'État a remis un avis sur l'ordonnance en date du 17 août 2023.

Le 14 septembre 2023 sur ma proposition, le gouvernement a approuvé en deuxième et dernière lecture le projet d'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 par le fonctionnaire*

Ik heb geoordeeld dat het advies van de Raad van State essentieel was om de ordonnantie zoveel mogelijk rechtszekerheid te verschaffen, aangezien het om een buitengewone wetgeving gaat. Daarom heb ik de Regering voorgesteld om een nieuwe adviesaanvraag in te dienen bij de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

Op 29 juni 2023 heeft de Regering goedgekeurd om opnieuw adviesaanvragen in te dienen bij Brupartners en de Raad van State.

Op 12 juli 2023 heeft Brupartners aangekondigd dat het geen nieuw advies zou uitbrengen en zich zou beperken tot zijn advies van 20 juni 2023.

Parallel aan de behandeling van de ordonnantie heeft de Regering een reeks maatregelen genomen ter ondersteuning van de wijk. De minister-president, en meer bepaald mijn collega's minister van Mobiliteit Elke Van Den Brandt en staatssecretaris voor Economische Transitie Barbara Trachte, waren belast met deze begeleiding.

Op 20 juli 2023 keurde de Regering, op voorstel van de minister van Mobiliteit, de principes en het kader van de begeleidingsmaatregelen goed in het kader van de uitvoering van de werken onder het Zuidpaleis. In dat kader heeft de Regering hen gelast om de MIVB, met de steun van BEW en hub.brussels voor het luik "handelszaken", te laten samenwerken met de Stad Brussel om, in de vorm van een raamovereenkomst, de modaliteiten, rollen en verantwoordelijkheden van elke partij te consolideren voor de relocalisatie van de huidige gebruikers van het Zuidpaleis en voor de heropbouw ervan.

Mijn collega's hebben de opvolging van deze beslissing verzekerd, maar het is niet aan mij om u uit te leggen wat zij hebben opgezet om de ondersteuning van de wijk te verzekeren.

Op 14 juli 2023 diende de ARAU een aanvraag tot bescherming van het volledige Zuidpaleis in bij de administratie.

De administratie verklaarde deze aanvraag vier dagen later, op 18 juli, volledig.

Op 19 juli werd de KCML verzocht om haar advies over deze beschermingsaanvraag uit te brengen. De KCML heeft binnen de voorziene termijn van 45 dagen geen advies uitgebracht.

De Raad van State bracht op 17 augustus 2023 een advies uit over de ordonnantie.

Op 14 september 2023 heeft de Regering, op mijn voorstel, het ontwerp van ordonnantie in tweede en laatste lezing goedgekeurd (*tot instelling van een specifieke behandelingsprocedure van een stedenbouwkundige verguningsaanvraag voor de ontmanteling van het interieur van het Zuidpaleis en voor de wijziging van de vergunning die*

délégué de la Région de Bruxelles-Capitale le 24 mai 2019 à la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.)

J'ai ensuite transmis l'ensemble du dossier à ce Parlement, le 15 septembre.

Le dossier qui porte la référence A- 751-1 a été renvoyé en commission territoriale le 18 septembre et adopté en commission le 25 septembre.

Pour finir, le Parlement a adopté l'ordonnance en séance plénière le 05 octobre 2023.

Les ASBL ARAU (Atelier de Recherche et d'Action Urbaines) et l'ASBL Inter-Environnement Bruxelles (IEB) ont déposé un recours en annulation de l'ordonnance auprès de la Cour constitutionnelle le 17 janvier 2024.

La Cour constitutionnelle a, le 16 janvier 2025, par son arrêt 3/2025, annulé cette ordonnance, mais en a maintenu ses effets. Je la cite: *pour ne pas causer des retards supplémentaires et tenir compte notamment des lourdes conséquences de l'arrêt du chantier et des conséquences budgétaires.*

La STIB a déposé sa demande de permis d'urbanisme auprès du fonctionnaire délégué le 17 janvier 2025.

Il s'agissait donc d'une demande de permis modificatif du permis pour la construction de la station Constitution délivré le 24 mai 2019 à la STIB.

Je fais ici une parenthèse concernant ce dossier.

Ce permis était également attaqué au Conseil d'État par IEB, l'ARAU et la Fondation pour l'Environnement Urbain Pierre Laconte. Les motifs visaient:

- Non-conformité au PRAS.
- Le non-respect de la directive européenne concernant l'évaluation des incidences.
- Le non-respect de la loi relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de l'utilité de l'enquête publique et de l'erreur manifeste d'appréciation.

Les parties requérantes rappelaient d'abord que l'examen des solutions de substitution constitue une étape essentielle de l'évaluation des incidences et de la justification du projet. L'élaboration et l'examen des alternatives au projet étaient pour elles insuffisants. Elles reprochent en premier lieu à l'étude d'incidences de n'avoir envisagé aucune véritable alternative au métro. Elles critiquent les motifs pour lesquels les alternatives ont été écartées. Elles ont soutenu par ailleurs que la motivation du fonctionnaire délégué n'était pas pertinente.

op 24 mei 2019 door de gemachtigde ambtenaar van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel werd afgeleverd.).

Ik heb vervolgens het volledige dossier op 15 september aan dit Parlement overgemaakt.

Het dossier met referentie A-751-1 werd op 18 september naar de territoriale commissie verwezen en op 25 september in commissie goedgekeurd.

Tot slot heeft het Parlement de ordonnantie in plenaire vergadering aangenomen op 5 oktober 2023.

De vzw's ARAU (Atelier de Recherche et d'Action Urbaines) en IEB (Inter-Environnement Bruxelles) hebben op 17 januari 2024 een beroep tot nietigverklaring van de ordonnantie ingediend bij het Grondwettelijk Hof.

Het Grondwettelijk Hof heeft op 16 januari 2025, bij arrest 3/2025, die ordonnantie vernietigd, maar de gevolgen ervan behouden: Ik citeer: Rekening houdend met de zware gevolgen die de stopzetting van de betrokken werken [...], met de budgettaire gevolgen, [...] en teneinde geen bijkomende vertragingen te veroorzaken.

De MIVB heeft haar aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning op 17 januari 2025 ingediend bij de gemachtigde ambtenaar.

Het ging om een wijzigingsaanvraag van de vergunning voor de bouw van het station Grondwet, verleend op 24 mei 2019 aan de MIVB.

Ik maak hier een zijsprong over dit dossier.

Die vergunning werd eveneens aangevochten bij de Raad van State door IEB, ARAU en de Foundation for the Urban Environment Pierre Laconte. De middelen hadden betrekking op:

- Niet-conformiteit met het GBP
- Niet-naleving van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling
- Niet-naleving van de wet betreffende de formele motivering van bestuurshandelingen, het principe van het nut van het openbaar onderzoek en manifeste beoordelingsfouten

De verzoekende partijen benadrukten eerst dat de analyse van alternatieve oplossingen een essentiële stap vormt in de milieueffectbeoordeling en in de rechtvaardiging van het project. Volgens hen waren de alternatieven onvoldoende uitgewerkt en onderzocht. Zij verweten in de eerste plaats dat de milieueffectstudie geen enkel werkelijk alternatief voor de metro had onderzocht. Zij bekritiseerden de redenen waarom de alternatieven werden verworpen. Daarnaast stelden zij dat de motivering van de gemachtigde ambtenaar niet relevant was.

Le Conseil d'État a analysé ce dossier et a rejeté la requête en annulation du permis dans son arrêt 266.717 du 19 mai 2026.

Cela confirme selon moi que le dossier a été porté correctement par les administrations au moment du permis. Et il faut le souligner.

Bien sûr, on peut remettre en question aujourd'hui certains points et se demander si avec d'autres analyses, d'autres sondages, d'autres techniques on aurait pu savoir. Je ne suis pas ingénieure, ce n'est pas mon rôle de donner mon avis sur des études techniques – et cela n'aurait aucun sens - nos administrations sont là pour faire ces analyses et nous conseiller. Et en tout cas, il me semble qu'à ce moment-là, comme le confirme le Conseil d'État, tout le processus de vérification, y compris le rapport d'incidence, a été correctement fait.

Pour revenir à la demande modifiée pour la déconstruction de l'intérieur du palais, l'instruction du dossier par urban.brussels s'est déroulée comme prévu par l'ordonnance.

- L'ordonnance prévoit la réalisation de l'étude par un chargé d'étude agréé avant le dépôt de la demande de permis d'urbanisme. Le comité d'accompagnement (CA) s'est réuni une première fois le 15 décembre 2023 afin de valider, conformément à l'article 9 de l'ordonnance, la proposition de choix du chargé d'étude et le cahier des charges soumis par le demandeur et s'est ensuite réuni à 5 reprises dont la dernière fois le 18 juillet 2024 pour constater le caractère complet de l'étude et l'a clôturée le 18 juillet 2024.
- Le dossier de demande de PU a donc été déposé ensuite auprès d'Urban le 17 janvier 2025.
- Il a été déclaré complet le 5 février 2025
- Les demandes d'avis d'instance ont été faites simultanément:
 - Transmission du dossier à la commission de concertation
 - Demande d'avis au collège des bourgmestre et échevins plus la demande d'organiser l'enquête publique de 30 jours.
 - Demande d'avis au SIAMU, BM, BMA, BE, CRMS, Access and Go, Vivaqua, Sibelga et Astrid.

L'enquête publique s'est déroulée du 12 février 2025 au 13 mars 2025. 65 réclamations ont été introduites.

L'ensemble des instances ont remis leur avis dans les délais requis, mis à part Vivaqua qui n'a pas remis d'avis.

De Raad van State heeft het dossier onderzocht en heeft het beroep tot nietigverklaring van de vergunning verworpen in zijn arrest 266.717 van 19 mei 2026.

Dat bevestigt volgens mij dat het dossier op het moment van de vergunning correct door de administraties werd behandeld. En dat moet worden benadrukt.

Natuurlijk kan men vandaag bepaalde punten in vraag stellen en zich afvragen of men met andere analyses, andere boringen of andere technieken meer had kunnen weten. Ik ben geen ingenieur, het is niet mijn rol om mijn mening te geven over technische studies – dat zou ook geen zin hebben – onze administraties zijn er om die analyses uit te voeren en ons te adviseren. En in elk geval lijkt het mij dat op dat moment, zoals ook door de Raad van State wordt bevestigd, het volledige controleproces, inclusief het milieueffectenrapport, correct is verlopen.

Om terug te komen op de gewijzigde aanvraag voor de ontmanteling van het interieur van het Zuidpaleis: de behandeling van het dossier door Urban is verlopen zoals voorzien in de ordonnantie.

- De ordonnantie voorziet dat de studie wordt uitgevoerd door een erkende studieverantwoordelijke vóór de indiening van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Het begeleidingscomité (BC) kwam voor het eerst samen op 15/12/2023 om, overeenkomstig artikel 9 van de ordonnantie, het voorstel voor de keuze van de studieverantwoordelijke en het door de aanvrager voorgelegde lastenboek goed te keuren. Daarna kwam het comité nog 5 keer samen, waarvan de laatste keer op 18/07/2024, om vast te stellen dat de studie volledig was en om die af te sluiten op 18/07/2024.
- De aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning werd vervolgens op 17 januari 2025 ingediend bij Urban.
- Ze werd volledig verklaard op 5 februari 2025.
- De adviesaanvragen bij de instanties gebeurden gelijktijdig:
 - Overmaking van het dossier aan de Overlegcommissie
 - Adviesaanvraag aan het college van burgemeester en schepenen + vraag om het openbaar onderzoek van 30 dagen te organiseren
 - Adviesaanvragen aan DBDMH, BM, BMA, Leefmilieu Brussel, KCML, ACCESS & GO, Vivaqua, SIBELGA en ASTRID

Het openbaar onderzoek vond plaats van 12 februari 2025 tot 13 maart 2025. Er zijn 65 bezwaarschriften ingediend.

Alle betrokken instanties hebben hun advies binnen de vereiste termijnen uitgebracht, met uitzondering van

Je vous fournirai les dates de tous ces avis dans le rapport écrit, je ne vais pas le lire ici.

Mais cela mérite d'être souligné: la CRMS a remis dans ce cadre un avis favorable conditionnel.

- Sibelga a remis un avis le 7 février 2025.
- La Commission Astrid a remis son avis le 11 février 2025.
- Bruxelles Mobilité a envoyé un courrier indiquant ne pas avoir de remarques sur le projet le 14 février 2025.
- La CRMS a remis un avis favorable conditionnel le 19 février 2025.
- Le BMA a remis un avis défavorable le 7 mars 2025.
- BE a remis un avis favorable conditionnel le 14 mars 2025.
- Access and Go a remis son avis le 18 mars 2025.
- Le SIAMU a remis un avis favorable conditionnel le 27 mars 2025.
- Le Collège de la Ville a remis un avis favorable conditionnel le 14 avril 2025.
- et Vivaqua n'a pas remis d'avis.

Et enfin, la commission de concertation a eu lieu le 1^{er} avril 2025. La commission de concertation a reporté son avis lors de cette séance. Elle a remis son avis définitif à la séance du 15 avril 2025. Celui-ci était Favorable sous conditions à la majorité.

Sur la base de l'avis de la commission de concertation et des avis d'instances, le 9 mai 2025 urban.brussels a envoyé une demande de plans modifiés à la STIB en application de l'article 191 du CoBAT. Vous avez déjà entendu parler de cet article. Il implique que si le demandeur répond aux demandes formulées dans le courrier, il a, plus ou moins, la certitude qu'il recevra ensuite son permis.

Le 28 mai 2025 la STIB a déposé le projet modifié en réponse au courrier d'Urban.

Il a été accusé complet le 3 juin 2025. Et le SIAMU a remis un nouvel avis le 23 juin 2025.

Mais bien sûr, la demande de classement était toujours pendante au niveau du gouvernement. Il n'y avait alors pas d'unanimité pour prendre une décision sur ce sujet,

Vivaqua, dat geen advies heeft ingediend. Ik zal u de data van al deze adviezen bezorgen in het schriftelijke verslag; ik ga die hier niet voorlezen.

Er dient echter benadrukt te worden dat de KCML in dit kader een voorwaardelijk gunstig advies uitbracht.

- Sibelga heeft op 07/02/2025 een advies uitgebracht.
- De Astridcommissie heeft op 11 februari 2025 haar advies uitgebracht.
- Brussel Mobiliteit heeft op 14 februari 2025 een brief gestuurd waarin zij meedeelde geen opmerkingen te hebben over het project.
- De KCML heeft op 19/02/2025 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht.
- De BMA heeft op 7 maart 2025 een ongunstig advies uitgebracht.
- Leefmilieu Brussel heeft op 14/03/2025 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht.
- Access and Go heeft haar advies uitgebracht op 18/03/2025.
- De DBDMH heeft op 27/03/2025 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht.
- Het College van de Stad heeft op 14 april 2025 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht.
- En Vivaqua heeft geen advies uitgebracht.

Tot slot vond de Overlegcommissie plaats op 1 april 2025. Tijdens die vergadering heeft de Overlegcommissie haar advies uitgesteld. Zij heeft haar definitieve advies uitgebracht tijdens de zitting van 15 april 2025. Dat advies was met meerderheid van stemmen gunstig onder voorwaarden.

Op basis van het advies van de Overlegcommissie en de adviezen van de betrokken instanties heeft Urban op 9 mei 2025 aan de MIVB gevraagd om gewijzigde plannen in te dienen, met toepassing van artikel 191 van het BWRO. U hebt dat artikel al eerder horen vermelden. Het houdt in dat wanneer de aanvrager tegemoetkomt aan de verzoeken die in de brief zijn geformuleerd, hij min of meer de zekerheid heeft dat hij vervolgens zijn vergunning zal verkrijgen.

Op 28 mei 2025 heeft de MIVB het gewijzigde project ingediend als antwoord op de brief van Urban.

Het dossier werd op 3 juni 2025 volledig verklaard. Vervolgens heeft de DBDMH op 23 juni 2025 een nieuw advies uitgebracht.

Maar uiteraard was de aanvraag tot bescherming nog steeds hangende bij de Regering. Op dat moment bestond er geen unanimité om hierover een beslissing te nemen,

malgré la reconnaissance collective que l'état de l'intérieur du Palais ne méritait assurément pas un classement.

La procédure de permis auprès d'urban.brussels pouvait se poursuivre grâce à l'article 26 l'ordonnance. Mais le même article prévoit également que pour que le permis puisse être délivré il fallait que la procédure de classement soit préalablement clôturée.

Pour ce faire, il y avait deux solutions:

- soit que le gouvernement prenne ses responsabilités, assume et prenne une décision sur cette demande de classement. Ce qui n'a malheureusement pas été possible à ce moment. Et que les choses soient claires, je pense que nous étions bien toutes et tous convaincu que l'intérieur du palais ne méritait pas un classement – mais c'était le levier, utilisé par certains pour bloquer le projet de métro. Le classement était donc clairement utilisé de manière détournée;
- soit qu'une personne intéressée dans le projet introduise un rappel sur la base de l'article 222 paragraphe 5 du CoBAT. Et c'est ce que la STIB a fait le 18 juin 2025.

Sur la base du même article du CoBAT, ce rappel impliquait que si le gouvernement n'avait pas adopté de décision le 19 août 2025 la procédure de classement deviendrait caduque de plein droit. Cela libérait donc la possibilité pour urban.brussels de délivrer le permis d'urbanisme.

L'ARAU ayant compris que le gouvernement ne se prononcerait pas, elle a, le 1^{er} août 2025 déposé, préventivement mais postdaté au 20 août 2025, une nouvelle demande de classement, qui avait le même objet que celle toujours en cours.

Urban.brussels, appuyée par les conseils d'un bureau juridique externe, a conclu que la demande était irrecevable:

- La demande repose principalement sur les arguments déjà avancés dans la première demande. Aucun nouvel apport significatif sur l'intérêt patrimonial du bâtiment n'y est toutefois identifié.
- En substance, la seconde demande est donc introduite par le même demandeur (l'ARAU), sur le même objet (l'intégralité du palais du Midi) et dans le même but (obtenir le classement de l'intégralité palais du Midi) que lors de la première demande de classement.
- Tenant compte des principes de bonne citoyenneté, cette seconde demande de classement – émanant du même auteur, portant sur le même objet et visant le même objectif – est une répétition de la première

ondanks de gedeelde erkenning dat de staat van het interieur van het Zuidpaleis zeker geen bescherming als monument rechtvaardigde.

De vergunningsprocedure bij Urban kon worden voortgezet dankzij artikel 26 van de ordonnantie. Datzelfde artikel bepaalt echter ook dat, voordat de vergunning kon worden afgeleverd, de beschermingsprocedure eerst moest zijn afgesloten.

Daarvoor waren er twee mogelijkheden:

- ofwel nam de Regering haar verantwoordelijkheid op, nam zij een standpunt in en besliste zij over de beschermingsaanvraag. Dat is op dat moment helaas niet mogelijk gebleken. En laat daarover duidelijkheid bestaan: volgens mij waren wij allemaal overtuigd dat het interieur van het Zuidpaleis geen bescherming als monument verdiende. Maar de beschermingsaanvraag werd door sommigen gebruikt als hefboom om het metroproject te blokkeren. De beschermingsprocedure werd dus duidelijk voor een ander doel aangewend dan waarvoor zij bedoeld is;
- ofwel diende een belanghebbende bij het project een herinnering in op basis van artikel 222, § 5, van het BWRO. Dat is wat de MIVB op 18 juni 2025 heeft gedaan.

Op basis van datzelfde artikel van het BWRO was het gevolg van die herinnering dat, indien de Regering uiterlijk op 19 augustus 2025 geen beslissing had genomen, de beschermingsprocedure van rechtswege zou vervallen. Daardoor kwam de weg vrij voor Urban om de stedenbouwkundige vergunning af te leveren.

Toen ARAU begreep dat de Regering zich niet zou uitspreken, heeft zij op 1 augustus 2025 preventief, maar met datum van 20 augustus 2025, een nieuwe beschermingsaanvraag ingediend. Die had hetzelfde voorwerp als de toen nog lopende aanvraag.

Urban heeft, gesteund door de adviezen van een extern juridisch kantoor, geconcludeerd dat die aanvraag onontvankelijk was:

- De aanvraag steunt hoofdzakelijk op de argumenten die reeds in de eerste aanvraag naar voren waren gebracht. Er worden echter geen nieuwe, wezenlijke elementen aangevoerd met betrekking tot de erfgoedwaarde van het gebouw.
- In wezen werd de tweede aanvraag dus ingediend door dezelfde aanvrager (ARAU), met betrekking tot hetzelfde voorwerp (het volledige Zuidpaleis) en met hetzelfde doel (de bescherming als monument van het volledige Zuidpaleis) als de eerste beschermingsaanvraag.
- Rekening houdend met de beginselen van behoorlijk burgerschap vormt deze tweede beschermingsaanvraag — afkomstig van dezelfde indiener, betrekking hebbend op hetzelfde voorwerp en strekkend tot hetzelfde doel

à laquelle l'autorité ne doit pas avoir égard. Dans un souci de bonne administration et d'efficacité du service public, il appartient à l'administré de s'abstenir d'introduire de manière répétée et simultanée des demandes identiques ou similaires, notamment lorsque la première d'entre elles n'a pas encore été définitivement tranchée ou purgée de ses effets.

- En outre, l'introduction de cette seconde demande de classement doit être qualifiée d'abusive: La Cour de cassation a donné une définition générale de l'abus de droit dans plusieurs arrêts. Cette notion vise l'exercice d'un droit d'une manière qui dépasse manifestement les limites de l'exercice normal de celui-ci par une personne prudente et raisonnable, placée dans les mêmes conditions.

Urban.brussels a donc déclaré cette 2^e demande de classement irrecevable le 20 août 2025 et a délivré dans la foulée le permis d'urbanisme à la STIB pour *Déconstruire l'intérieur du Palais du Midi, reconstruire des commerces et des équipements scolaires, sportifs et culturels, aménager deux espaces publics dans les cours extérieures et rénover les façades existantes (permis modificatif 04/PFD/582158)*.

L'ARAU a déposé une requête en suspension de cette décision au Conseil d'État le 20 octobre 2025.

La XV^e Chambre du Conseil d'État siégeant en référé a suspendu le permis le 18 décembre 2025 par son arrêt n° 265.231.

Le motif étant que la demande de classement ne devait pas être déclarée irrecevable et que le gouvernement devait bien se prononcer sur celle-ci avant la délivrance potentielle du permis d'Urbanisme.

Ce permis d'urbanisme a été retiré par urban.brussels le 10 juin 2026.

L'irrecevabilité de la demande de classement a donc été retirée par urban.brussels le 12 février 2026. Elle a été déclarée complète le même jour.

L'avis de la CRMS a été sollicité le 17 février 2026.

La CRMS a émis son avis lors de sa séance du 18 mars 2026.

Celui-ci est favorable mais ne plaide non pas pour un classement complet mais pour le classement de l'intégralité des façades ainsi que des toitures de l'aile nord, dont la matérialité originelle a été préservée. En intérieur, la protection devrait inclure les principes morphologiques,

— une répétition de la première demande, avec laquelle l'administration ne doit pas tenir compte. In het belang van behoorlijk bestuur en een efficiënte werking van de openbare dienst behoort het tot de verantwoordelijkheid van de burger om zich te onthouden van het herhaaldelijk en gelijktijdig indienen van identieke of vergelijkbare aanvragen, in het bijzonder wanneer de eerste aanvraag nog niet definitief is afgehandeld of haar rechtsgevolgen nog niet heeft verloren.

- Bovendien moet de indiening van die tweede beschermingsaanvraag als rechtsmisbruik worden beschouwd. Het Hof van Cassatie heeft in verschillende arresten een algemene definitie gegeven van rechtsmisbruik. Dit begrip heeft betrekking op de uitoefening van een recht op een wijze die kennelijk de grenzen overschrijdt van de normale uitoefening ervan door een voorzichtig en redelijk persoon die zich in dezelfde omstandigheden bevindt.

Urban heeft deze tweede beschermingsaanvraag dan ook op 20 augustus 2025 onontvankelijk verklaard en heeft aansluitend aan de MIVB de stedenbouwkundige vergunning verleend voor de ontmanteling van het interieur van het Zuidpaleis, de heropbouw van handelszaken en school-, sport- en culturele voorzieningen, de aanleg van twee openbare ruimten op de binnenplaatsen en de renovatie van de bestaande gevels (wijzigingsvergunning 04/PFD/582158).

ARAU heeft op 20 oktober 2025 bij de Raad van State een beroep tot vernietiging van die beslissing ingediend.

De XVde Kamer van de Raad van State, zetelend in kort geding, heeft de vergunning op 18 december 2025 geschorst bij arrest nr. 265.231.

De motivering luidde dat de beschermingsaanvraag niet onontvankelijk had mogen worden verklaard en dat de Regering zich daarover eerst diende uit te spreken alvorens de stedenbouwkundige vergunning eventueel kon worden verleend.

Die stedenbouwkundige vergunning werd op 10 juni 2026 door Urban ingetrokken.

De beslissing waarbij de beschermingsaanvraag onontvankelijk werd verklaard, werd dus door Urban op 12 februari 2026 ingetrokken. Op diezelfde dag werd de aanvraag volledig verklaard.

Op 17 februari 2026 werd het advies van de KCML gevraagd.

De KCML heeft haar advies uitgebracht tijdens haar vergadering van 18 maart 2026.

Dat advies is gunstig, maar pleit niet voor een volledige bescherming. De KCML beveelt wel de bescherming aan van alle gevels en van de daken van de noordvleugel, waarvan de oorspronkelijke materialiteit bewaard is gebleven. Wat het interieur betreft pleit ze voor het behoud van

de composition et de distribution du bâtiment tel qu'il se présentait dans la phase de référence des années 1922-1926 (commerces au rez-de-chaussée organisés autour des deux cours, coursives périphériques, implantation transversale du passage du travail avec circulation verticale centrale).

La direction du patrimoine culturel d'urban.brussels m'a remis son analyse patrimoniale le 01/06/2026.

Je la cite: Le palais du Midi présente indéniablement une valeur patrimoniale, raison pour laquelle il est repris à l'inventaire légal du patrimoine immobilier conformément à l'article 207 du CoBAT, pour son intérêt artistique, esthétique, historique, scientifique, social, technique et urbanistique.

Le bien a cependant subi de très importantes transformations. Outre quelques éléments intérieurs tels que des parties du passage du Travail et une charpente métallique, ce sont surtout les façades qui ont un intérêt patrimonial. Il s'ensuit que ce ne sont que certaines parties du palais qui présentent une valeur patrimoniale et non son ensemble.

Cela ressort également de l'avis de la CRMS mentionné ci-dessus, qui reconnaît plusieurs valeurs patrimoniales au Palais et recommande la protection d'une partie de l'édifice.

L'examen de l'ensemble de la documentation patrimoniale relative au palais du Midi — études historiques, inventaires, rapports techniques, rapport patrimonial de la direction du patrimoine culturel, avis de la CRMS et du collège des bourgmestre et échevins de la Ville — permet de dresser un état des lieux convergent de la valeur patrimoniale du bien et d'en tirer la conclusion globale qu'un classement en globalité du palais du Midi n'est pas recommandé mais qu'une non entame de la procédure de classement assortie de conditions au permis en cours est à préconiser.

Le gouvernement a donc approuvé, jeudi dernier, le 11 juin, sur ma proposition, la non-entame de classement assortie des conditions qui sont imposées à la délivrance du permis d'urbanisme dont la procédure de demande est en cours d'instruction ainsi que pour toute demande de certificat ou de permis d'urbanisme ayant, en ce qui concerne le palais du Midi, le même objet, introduite dans les cinq ans.

Ces conditions sont les suivantes;

1. les façades à rue doivent être conservées et restaurées avec soin, dans le respect de leurs caractéristiques architecturales, esthétiques et compositionnelles, conformément à l'état de référence des années 1922-1926, ou reconstruites à l'identique si la conservation et la

de morfologische principes, de compositie en verdeling van het gebouw zoals in de referentieperiode 1922-1926: handelszaken op het gelijkvloers georganiseerd rond twee koeren, perifere gangeninplanting, transversale inplanting van de Arbeidsdoorgang met verticale circulatie.

De Directie Cultureel Erfgoed van Urban heeft mij op 1 juni 2026 haar erfgoedanalyse bezorgd.

Ik citeer: "Het Zuidpaleis heeft ontegensprekelijk een zekere erfgoedwaarde en daarom is het opgenomen in de inventaris van onroerende goederen overeenkomstig artikel 207 van het BWRO, omwille van zijn artistieke, esthetische, historische, wetenschappelijke, sociale, technische en stedenbouwkundige waarde.

Het gebouw heeft echter zeer ingrijpende transformaties ondergaan. Naast enkele binnenelementen zoals delen van de Arbeidsdoorgang en een metalen gebinte, zijn het vooral de gevels die een erfgoedkundig belang hebben. Daaruit volgt dat het enkel bepaalde delen van het Paleis zijn die een erfgoedkundige waarde hebben, en niet het geheel.

Dat blijkt ook uit bovengenoemd advies van de KCML, dat verschillende erfgoedkundige waarden erkent in het Paleis en de bescherming aanbeveelt van een deel van het gebouw.

Het onderzoek van de erfgoeddocumentatie met betrekking tot het Zuidpaleis - historische studies, inventarissen, technische verslagen, erfgoedverslag van de Directie Cultureel Erfgoed, het advies van de KCML en het college van burgemeester en schepenen van de Stad - maakt het mogelijk om een samenhangende stand van zaken op te stellen over de erfgoedkundige waarde van het goed en er de algemene conclusie uit te trekken dat een bescherming van het volledige Zuidpaleis niet wordt aanbevolen, maar dat het verkieslijk is de beschermingsprocedure niet op te starten en in plaats daarvan voorwaarden op te leggen aan de lopende vergunningsaanvraag."

De Regering heeft daarom vorige week donderdag, op 11 juni, op mijn voorstel beslist om geen beschermings-procedure op te starten, onder de voorwaarden die worden opgelegd bij de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning waarvan de aanvraag momenteel in behandeling is, evenals voor elke aanvraag om een stedenbouwkundig attest of een stedenbouwkundige vergunning die, wat het Zuidpaleis betreft, hetzelfde voorwerp heeft en binnen een termijn van vijf jaar wordt ingediend.

Die voorwaarden zijn de volgende:

1. de gevels aan de straatkant moeten met zorg bewaard en gerestaureerd worden met respect voor hun architecturale, esthetische en compositiekenmerken, in overeenstemming met de referentietoestand van de jaren 1922-1926, of identiek herbouwd worden indien

restauration ne sont pas raisonnablement possibles, notamment au regard des contraintes techniques, énergétiques et économiques;

2. les menuiseries et ferronneries de la phase de référence des années 1922-1926 encore existantes doivent être conservées et restaurées ou, le cas échéant, restituées à l'identique;
3. les toitures de l'aile nord, incluant le lanterneau métallique d'origine (1880), doivent être conservées et restaurées ou, si la conservation n'est pas raisonnablement possible, reconstruites à l'identique;
4. les principes morphologiques, de composition et de distribution du bâtiment tel qu'il se présentait dans la phase de référence des années 1922-1926 (commerces au rez-de-chaussée organisés autour des deux cours, coursives périphériques, implantation transversale du passage du travail avec circulation verticale centrale) doivent être conservés et, le cas échéant, restitués; le Passage du Travail devant être rouvert en tant que voie publique piétonne reliant le boulevard Lemonnier à l'avenue de Stalingrad, avec réintroduction de la lumière naturelle.

Cet arrêté a été notifié à toutes les parties par recommandé le 12 juin 2026.

L'arrêté fixant les conditions a été publié au Moniteur, hier, le 17 juin 06.

Et pour terminer, c'est ma collègue Audrey Henry qui devrait vous le dire, mais comme vous l'avez certainement lu dans la presse, le permis d'urbanisme a été redélivré le 16 juin 2026.

En conclusion, nous pouvons dire que nous avons perdu presque un an car au sein du précédent gouvernement certains n'ont pas voulu prendre une décision dans le cadre du classement – ou ont voulu de manière détournée bloquer le dossier du métro. Cela a eu un impact considérable pour la Région et pour le quartier, la qualité de vie des habitants, la viabilité des commerces. Par cette non-décision, c'est tout le quartier qui a été plongé dans l'insécurité de son avenir, impossible de se projeter ne sachant pas comment le dossier allait avancer. Je le regrette totalement.

En parallèle de ces dossiers pour la partie Sud, l'instruction du permis d'Urbanisme demandé par Beliris pour la partie Nord s'est temporairement poursuivie. Ce dossier a été déposé auprès d'urban.brussels en 2018. Mes prédécesseurs vous ont déjà bien expliqué tout le processus jusqu'à ma prise de fonction.

Donc urban.brussels avait envoyé une demande de plan modifié en application de l'article 191 du CoBAT à

de bewaring of restauratie redelijkerwijs niet mogelijk zijn, onder meer omwille van technische, energetische of economische beperkingen

2. het nog bestaande schrijnwerk en smeedwerk uit de referentiefase van de jaren 1922-1926 moet worden behouden en gerestaureerd of, indien nodig, op identieke wijze worden nagebouwd;
3. de daken van de noordvleugel, met inbegrip van de originele metalen dakkapel (1880), moeten worden behouden en gerestaureerd of, indien behoud redelijkerwijs niet mogelijk is, identiek worden nagebouwd;
4. de morfologische, compositorische en indelingprincipes van het gebouw zoals het eruitzag in de referentiefase van de jaren 1922-1926 (winkels op de begane grond georganiseerd rond de twee binnenplaatsen, omlopende galerijen, dwarsligging van de Arbeidsdoorgang met centrale verticale circulatie) moeten worden behouden en, indien nodig, in de oorspronkelijke staat worden hersteld; de Arbeidsdoorgang moet worden heropend als openbare voetgangersweg die de Lemonnierlaan met de Stalingradlaan verbindt, waarbij het natuurlijke licht opnieuw wordt toegelaten.

Dat besluit werd op 12 juni 2026 per aangetekende brief aan alle betrokken partijen betekend.

Het besluit waarin die voorwaarden zijn vastgelegd, werd gisteren, op 17 juni, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

En tot slot: eigenlijk zou mijn collega Audrey Henry u dit moeten meedelen, maar zoals u ongetwijfeld in de pers hebt gelezen, werd de stedenbouwkundige vergunning op 16 juni 2026 opnieuw verleend.

Tot besluit kunnen we stellen dat we bijna een jaar verloren hebben omdat binnen de vorige Regering sommigen geen beslissing wilden nemen over de beschermingsprocedure, of op een indirecte manier het metrodossier wilden blokkeren. Dat heeft een aanzienlijke impact gehad op het Gewest en op de wijk, op de levenskwaliteit van de bewoners en op de leefbaarheid van de handelszaken. Door die NIET-beslissing werd de hele wijk in onzekerheid gestort over haar toekomst. Het was onmogelijk om vooruit te kijken, omdat niemand wist hoe het dossier verder zou evolueren. Dat betreurt ik ten zeerste.

Parallel met deze dossiers voor het ZUID-gedeelte werd de behandeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag die BELIRIS voor het NOORD-gedeelte had ingediend, tijdelijk voortgezet. Dat dossier werd in 2018 bij Urban ingediend. Mijn voorgangers hebben u het volledige verloop van de procedure tot aan mijn aantreden al uitvoerig toegelicht.

Urban had op 18 april 2023, na het openbaar onderzoek, de adviezen van de betrokken instanties en de

Beliris le 18 avril 2023, suite à l'enquête publique, avis d'instances, et commission de concertation.

J'entre en fonction.

Beliris a ensuite déposé des documents à plusieurs reprises entre septembre et novembre 2023.

Le 5 décembre 2023 le dossier est déclaré complet et transmis aux instances, aux communes pour avis et mise à l'enquête publique et à la CC.

Sont consultés:

- Schaerbeek, Bruxelles, Evere et St-Josse.
- Parking.brussels, Vivaqua, Access And Go, SNCB, Infrabel, STIB, BE, BM, la CRMS, ASTRID, Safe.Brussels, SLRB, perspective.brussels, Citydev.

L'enquête publique s'est déroulée du 15 janvier 2024 au 14 mars 2024. 216 réclamations ont été déposées.

La commission de concertation a remis son avis favorable sous conditions à la majorité le 29 avril 2024.

Sur cette base, urban.brussels a envoyé le 26 novembre 2024 une demande de plans modifiés en application de l'article 191 du CoBAT. Beliris n'a pas répondu à cette demande. La suite de ce dossier, vous la connaissez, et elle dépasse le champ du permis d'urbanisme et donc de ma compétence. Mais il est clair qu'une procédure de permis classique pour un projet de cette envergure n'est pas appropriée. Je pense que l'ordonnance du palais du Midi pourrait servir de réflexion pour l'instauration d'un cadre réglementaire global pour des projets d'importance particulière qui méritent de toute évidence un traitement particulier.

2.25. Échange de vues

M. Stijn Bex relève que les façades du palais du Midi constituent un élément emblématique du bâtiment et rappelle que la commission a pu constater l'état de certaines parties de l'édifice lors de sa visite. Il ne revient pas sur les aspects patrimoniaux mais s'interroge sur les perspectives de réaménagement du quartier. Quelles mesures pourraient être prises afin d'améliorer rapidement la situation dans le périmètre concerné, notamment autour de l'avenue de Stalingrad, et quelle est la vision du gouvernement concernant la reconstruction du palais du Midi? Le député s'interroge également sur la possibilité de dissocier certaines procédures de permis afin de permettre l'avancement de certaines parties du projet sans attendre

Overlegcommissie, aan BELIRIS een verzoek tot indiening van gewijzigde plannen gestuurd met toepassing van artikel 191 van het BWRO.

Vervolgens ben ik in functie getreden.

BELIRIS heeft daarna tussen september en november 2023 meermaals aanvullende documenten ingediend.

Op 5 december 2023 werd het dossier volledig verklaard en doorgestuurd naar de betrokken instanties, naar de gemeenten voor advies en het openbaar onderzoek en naar de Overlegcommissie.

De volgende instanties werden geraadpleegd:

- Schaarbeek, Brussel, Evere en Sint-Joost-ten-Node;
- parking.brussels, Vivaqua, Access And Go, NMBS, Infrabel, MIVB, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de KCML, ASTRID, safe.brussels, BGHM, perspective.brussels en citydev.brussels.

Het openbaar onderzoek vond plaats van 15 januari 2024 tot 14 maart 2024. Er werden 216 bezwaarschriften ingediend.

De Overlegcommissie heeft op 29 april 2024 met meerderheid van stemmen een gunstig advies onder voorwaarden uitgebracht.

Op basis daarvan heeft Urban op 26 november 2024, met toepassing van artikel 191 van het BWRO, aan BELIRIS gevraagd om gewijzigde plannen in te dienen. BELIRIS heeft op dat verzoek niet geantwoord. Het verdere verloop van dit dossier kent u. Dat overstijgt het kader van de stedenbouwkundige vergunning en valt dus buiten mijn bevoegdheid. Wel is duidelijk dat een klassieke vergunningsprocedure voor een project van deze omvang niet geschikt is. Ik denk dat de ordonnantie Zuidpaleis aanleiding kan geven tot reflectie over de invoering van een globaal regelgevend kader voor projecten van bijzonder belang, die duidelijk een specifieke behandeling verdienen.

2.25. Gedachtewisseling

De heer Stijn Bex wijst erop dat de gevels van het Zuidpaleis een kenmerkend onderdeel vormen van het gebouw. Hij wijst erop dat de commissie tijdens haar plaatsbezoek heeft kunnen vaststellen in welke staat bepaalde delen van het pand zich bevinden. Hij zal niet dieper ingaan op de erfgoedkundige aspecten, maar heeft enkele vragen over de herinrichting van de wijk die in het verschiep ligt. Welke maatregelen zouden kunnen worden genomen om de situatie in die buurt, en dan vooral rond de Stalingradlaan, snel te verbeteren en wat is de visie van de regering op de heropbouw van het Zuidpaleis? Het parlamentslid vraagt zich ook af of het mogelijk zou zijn om bepaalde vergunningsprocedures van elkaar los te

la finalisation de l'ensemble du dossier.

La secrétaire d'État répond que ces questions relèvent désormais du gouvernement actuel. Elle indique néanmoins que, d'un point de vue urbanistique, il est envisageable de procéder par étapes et de recourir à des permis modificatifs. Une telle approche suppose toutefois que l'administration dispose d'une vision globale du projet afin d'en apprécier la cohérence.

Mme Leila Agic revient sur plusieurs auditions au cours desquelles des intervenants ont estimé que les procédures ordinaires étaient mal adaptées aux projets d'une ampleur comparable à celle du métro 3. Elle souhaite connaître l'avis de la secrétaire d'État sur l'opportunité de prévoir un traitement spécifique pour les grands projets publics.

La secrétaire d'État partage ce constat. Elle estime que les projets d'envergure nécessitent des procédures adaptées mais considère qu'il convient d'éviter les dispositifs d'exception élaborés pour un projet particulier. Elle rappelle que les critiques formulées par le Conseil d'État à l'égard de l'ordonnance relative au palais du Midi étaient notamment liées à son caractère spécifique. Selon elle, une réforme du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) permettrait d'intégrer un cadre procédural particulier pour les grands projets publics tout en garantissant une plus grande sécurité juridique.

M. Oliver Rittweger de Moor conteste l'idée selon laquelle les recours expliqueraient à eux seuls les difficultés rencontrées dans le dossier du métro 3. Il rappelle les conséquences du chantier pour les habitants, les commerçants et les associations du quartier compris entre l'avenue de Stalingrad et la place Bara. Le député demande si la secrétaire d'État a personnellement visité l'ensemble du palais du Midi et s'interroge sur l'appréciation portée quant à sa valeur patrimoniale. Il souligne également l'importance sociale, sportive, éducative et culturelle du bâtiment pour plusieurs générations de Bruxellois. Selon lui, la visite organisée pour les députés mettait principalement en évidence les parties les plus dégradées du complexe. Il évoque par ailleurs certaines déclarations politiques passées relatives au projet et demande si la décision de déconstruire puis de reconstruire le palais du Midi participe d'une logique de transformation sociale du quartier.

La secrétaire d'État répond qu'il convient de distinguer les fonctions exercées dans le bâtiment de son intérêt patrimonial. Les administrations compétentes, notamment urban.brussels et la CRMS, ont été amenées à se prononcer exclusivement sur les aspects patrimoniaux. Elle a visité le palais du Midi à plusieurs reprises, notamment lorsqu'elle exerçait des responsabilités à la Ville de Bruxelles. Selon elle, l'ensemble des études et avis spécialisés concluent à l'absence de valeur patrimoniale significative de l'intérieur du bâtiment. Elle souligne toutefois que les fonctions

koppelen, zodat men alvast met bepaalde delen van het project kan vorderen zonder te hoeven wachten tot het volledige dossier klaar is.

De staatssecretaris antwoordt dat de huidige regering zich nu over die vragen moet buigen. Zij wijst er echter op dat het vanuit stedenbouwkundig oogpunt mogelijk is om gefaseerd te werk te gaan en gebruik te maken van wijzigingsvergunningen. Een dergelijke aanpak veronderstelt echter dat de administratie een totaalbeeld heeft van het project om de samenhang ervan te kunnen beoordelen.

Mevrouw Leila Agic zegt dat verschillende sprekers tijdens de vorige hoorzittingen hebben aangevoerd dat de gebruikelijke procedures niet goed waren afgestemd op grootschalige projecten als het Metro 3-project. Zij wil graag weten hoe de staatssecretaris staat tegenover de mogelijkheid om grote overheidsprojecten op een geheel eigen manier te behandelen.

De staatssecretaris is het eens met die vaststelling. Zij vindt dat grootschalige projecten aangepaste procedures vereisen, maar zij vindt dat uitzonderingsregelingen op maat van een welbepaald project te mijden zijn. Zij wijst erop dat de kritiek van de Raad van State op de ordonnantie over het Zuidpaleis precies verband hield met de specifieke invulling ervan. Volgens haar zou op basis van een hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) een bijzonder procedureel kader voor grote overheidsprojecten kunnen worden ingevoerd en tegelijk meer rechtszekerheid geboden kunnen worden.

De heer Oliver Rittweger de Moor betwist de stelling dat de beroepsprocedures op zichzelf de oorzaak zouden zijn van de problemen in het dossier rond Metro 3. Hij wijst op de gevolgen van de werken voor de bewoners, handelaars en verenigingen in de wijk tussen de Stalingradlaan en het Baraplein. Het parlamentslid vraagt of de staatssecretaris ooit het volledige Zuidpaleis heeft bezocht en stelt zich vragen bij de inschatting van de erfgoedkundige waarde ervan. Hij onderstreept tevens het sociale, sportieve, educatieve en culturele belang van het gebouw voor heel wat generaties Brusselaars. Het plaatsbezoek voor de parlementsleden was er volgens hem vooral op gericht de meest vervallen delen van het complex te tonen. Hij verwijst tevens naar een aantal eerdere politieke uitspraken over het project en vraagt of de beslissing om het Zuidpaleis af te breken en vervolgens opnieuw op te bouwen past in een logica om de wijk een totaal andere sociale gedaante te geven.

De staatssecretaris antwoordt dat men een onderscheid moet maken tussen de functies die het gebouw vervult en de erfgoedwaarde ervan. De bevoegde overheidsinstanties, met name urban.brussels en de KCML, dienden zich uitsluitend uit te spreken over de erfgoedkundige aspecten. Zij heeft het Zuidpaleis meermaals bezocht, toen zij schepen was voor de stad Brussel. Alle studies en adviezen van deskundigen komen tot de conclusie dat de binnenkant van het gebouw geen noemenswaardige erfgoedwaarde heeft. Zij benadrukt

sociales, sportives, culturelles et éducatives du palais du Midi sont importantes pour le quartier et qu'elles ont vocation à être maintenues dans le cadre du projet de reconstruction.

Elle rejette d'ailleurs l'idée selon laquelle le projet poursuivrait un objectif de gentrification et rappelle qu'il s'inscrit dans une politique de mobilité destinée à améliorer les déplacements au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Un chantier d'une telle ampleur entraîne inévitablement des nuisances importantes pour les riverains et les commerçants. Néanmoins, certaines procédures contentieuses ont prolongé ces difficultés en retardant la délivrance des autorisations nécessaires.

M. Oliver Rittweger de Moor demande ensuite si les commerçants, associations et clubs sportifs actuellement présents dans le bâtiment pourront réintégrer les lieux après les travaux.

La secrétaire d'État précise qu'elle ne peut garantir le retour de chaque occupant individuel. Elle indique toutefois que les fonctions aujourd'hui exercées dans le palais du Midi ont vocation à être réinstallées dans le futur bâtiment.

M. Ismail Luahabi signale l'envoi d'un courrier recommandé et d'un courriel par un collectif de citoyens et de commerçants préoccupés par le réaménagement du quartier. Il demande si la secrétaire d'État a eu l'occasion d'en prendre connaissance et d'y répondre.

La secrétaire d'État indique qu'elle ne peut répondre avec certitude. Elle précise recevoir un nombre important de courriers et de messages et s'engage à vérifier auprès de ses services si ces communications lui sont bien parvenues.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur la délivrance récente du permis et demande pourquoi il n'a pas été jugé opportun d'attendre les conclusions de la commission spéciale. Qu'en est-il de la pertinence du projet de déconstruction-reconstruction au regard de son coût alors que les moyens financiers mobilisés pourraient être consacrés à d'autres investissements de mobilité?

La secrétaire d'État rappelle que la délivrance d'un permis d'urbanisme relève du fonctionnaire délégué et non du gouvernement. Elle se félicite de la décision du gouvernement de ne pas procéder à un classement intégral du bâtiment tout en imposant plusieurs conditions destinées à préserver les éléments présentant un intérêt patrimonial.

Dans une dernière série de questions, le député revient sur les causes structurelles des retards du projet. Il évoque les observations formulées par la Cour des comptes concernant le triplement des coûts, les insuffisances

evenwel dat de maatschappelijke, sportieve, culturele en educatieve functies van het Zuidpaleis van groot belang zijn voor de wijk en dat het de bedoeling is om die bij een heropbouwproject te behouden.

Vervolgens weerlegt zij dat het project erop gericht zou zijn de wijk te gentrificeren. Het project vormt onderdeel van een beleid dat tot doel heeft om de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren. Een bouwproject van een dergelijke omvang brengt onvermijdelijk heel wat hinder mee voor de buurtbewoners en handelaars. Als gevolg van bepaalde geschillenprocedures waardoor de uitreiking van de nodige vergunningen vertraging opliep, hebben die problemen echter langer aangesleept.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt voorts of de handelaars, verenigingen en sportclubs die momenteel in het gebouw gevestigd zijn, er na de werken opnieuw hun intrek in zullen kunnen nemen.

De staatssecretaris verduidelijkt dat zij de terugkeer van elke individuele gebruiker niet kan garanderen. Zij geeft echter aan dat het de bedoeling is om de huidige functies in het Zuidpaleis ook een plaats te geven in het toekomstige gebouw.

De heer Ismail Luahabi verwijst naar een aangetekende brief en een e-mail die verstuurd zouden zijn door een burger- en handelaarscollectief dat zich zorgen maakt over de herinrichting van de wijk. Hij vraagt of de staatssecretaris al de gelegenheid heeft gehad om daar kennis van te nemen en erop te reageren.

De staatssecretaris geeft aan dat zij daar niet met zekerheid op kan antwoorden. Zij ontvangt immers stapels brieven en berichten, maar zij belooft bij haar diensten na te gaan of die stukken aangekomen zijn.

De heer Oliver Rittweger de Moor gaat in op de recente uitreiking van de vergunning en vraagt waarom men het niet wenselijk achtte om de conclusies van de bijzondere commissie af te wachten. Hoe valt de geplande afbraak en heropbouw van het pand in het licht van de kostprijs ervan te verantwoorden, terwijl de vrijgemaakte financiële middelen gebruikt zouden kunnen worden voor andere investeringen in mobiliteit?

De staatssecretaris wijst erop dat de uitreiking van een stedenbouwkundige vergunning onder de bevoegdheid van de gemachtigde ambtenaar valt en niet onder die van de regering. Zij is verheugd over de beslissing van de regering om het gebouw niet volledig te beschermen, maar wel een aantal voorwaarden op te leggen om de elementen met erfgoedwaarde te bewaren.

In een laatste reeks vragen gaat het parlementslid in op de structurele oorzaken van de vertragingen die het project heeft opgelopen. Hij verwijst naar de opmerkingen van het Rekenhof over de verdrievoudiging van de kosten,

alléguées des études géologiques, le choix du tracé sous le palais du Midi, la participation financière de l'État fédéral ainsi que plusieurs décisions de gouvernance prises au cours des précédentes législatures.

La secrétaire d'État répond qu'elle n'était pas membre du gouvernement lorsque ces décisions ont été prises. Elle n'a participé ni au choix du tracé ni aux arbitrages financiers relatifs et n'est pas en mesure, dès lors, de porter une appréciation sur ces décisions antérieures.

2.26. Exposé d'Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité

La ministre Elke Van den Brandt a fourni un exposé introductif au moyen d'une présentation PowerPoint.

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/lb2026071610475626-06-18_van_den_brandt_presentation.pdf_.pdf

2.27. Échange de vues

M. Oliver Rittweger de Moor estime que les moyens consacrés à la propreté autour du chantier n'ont pas produit de résultats visibles. Selon lui, les abords n'ont été nettoyés qu'à l'occasion de la visite parlementaire, tandis que les habitants et les commerçants continuent à subir des conditions dégradées.

L'orateur relève ensuite une contradiction entre les restrictions imposées à l'offre de transport public et la décision de consacrer 400 millions d'euros à la déconstruction et à la reconstruction du palais du Midi. Il cite notamment la suppression de lignes de bus et la privatisation du service de minibus pour les personnes à mobilité réduite (PMR) de la **STIB**. En quoi ces dépenses vont-elles améliorer, à court terme, la desserte de Schaerbeek et d'Evere?

Le député s'interroge également sur la décision de poursuivre le projet du **Métro 3** avant même les conclusions de la commission spéciale. Avec le recul, n'était-ce pas une erreur de lancer un projet d'une telle ampleur alors que les moyens fédéraux étaient limités et que la Région devait financer une part importante du coût total?

Citant la **Cour des comptes**, qui pointe l'absence de dispositifs suffisamment rigoureux de contrôle des coûts et des délais, il estime que des responsabilités doivent être établies. Il rappelle que la ministre siégeait au comité

het ontoreikende aantal geologische studies, de keuze voor het tracé onder het Zuidpaleis, de financiële inbreng van de federale overheid en verschillende bestuursmatige beslissingen die tijdens de vorige regeerperiodes zijn genomen.

De staatssecretaris antwoordt dat zij geen lid van de regering was, toen die beslissingen werden genomen. Zij was niet betrokken bij de keuze van het tracé, noch bij de financiële afwegingen die daarover zijn gemaakt. Zij kan dus geen oordeel vellen over de beslissingen die in het verleden zijn genomen.

2.26. Uiteenzetting van Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit

Minister Elke Van den Brandt heeft een inleidende uiteenzetting gegeven aan de hand van een powerpointpresentatie.

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/lb2026071610475626-06-18_van_den_brandt_presentation.pdf_.pdf

2.27. Gedachtewisseling

De heer Oliver Rittweger de Moor vindt dat de middelen die zijn besteed aan de netheid rond de werfzone, geen zichtbare resultaten hebben opgeleverd. Volgens hem werd de omgeving van de bouwplaats alleen schoongemaakt naar aanleiding van het bezoek van de parlementsleden, maar de bewoners en handelaars moeten er nog altijd in moeilijke omstandigheden leven en werken.

De spreker wijst vervolgens op wat hij als een tegenstrijdigheid beschouwt: aan de ene kant wordt het openbaarvervoersaanbod beperkt, maar aan de andere kant wordt beslist om 400 miljoen euro uit te trekken voor de afbraak en heropbouw van het Zuidpaleis. Hij verwijst onder meer naar de schrapping van buslijnen en de privatisering van de minibusdienst van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit (**PBM's**). Hoe zullen die uitgaven op korte termijn bijdragen tot een betere bediening van Schaarbeek en Evere?

Het parlementslicd stelt zich ook vragen bij het feit dat er beslist is om het **Metro 3-project** voort te zetten, nog voordat de bijzondere commissie haar conclusies heeft geformuleerd. Was het, achteraf bekeken, geen vergissing om een project van dergelijke omvang op te starten, terwijl de inbreng van de federale overheid beperkt was en het gewest een groot deel van de totale kosten moest financieren?

Vervolgens verwijst hij naar de opmerkingen van het **Rekenhof** over het ontbreken van een systeem om de kosten en de uitvoeringstermijnen voldoende nauwgezet te controleren. Hij vindt dat in het licht daarvan

stratégique du projet depuis 2019 et qu'elle a participé aux principales décisions. Il évoque également les alertes relatives à certains marchés publics de la STIB. Malgré les signalements effectués par un lanceur d'alerte, celui-ci a été licencié tandis que les responsables demeuraient en fonction. La STIB a depuis été condamnée par le tribunal du travail et un marché lié au Métro 3 a récemment été suspendu par le Conseil d'État. Pourquoi le lanceur d'alerte n'a-t-il pas été protégé? La ministre lui a-t-elle présenté des excuses? Envisage-t-elle de demander sa réintégration?

La ministre répond qu'elle ne considère pas le niveau de propreté du quartier comme satisfaisant. Constatant les difficultés rencontrées, le Gouvernement a renforcé les moyens consacrés au nettoyage, notamment en accordant un subside complémentaire à la Ville de Bruxelles et en adaptant certaines interventions de **Bruxelles-Propreté**.

Concernant les critiques relatives à l'offre de transport public, elles dépassent en partie le cadre de la commission spéciale. Elle rappelle néanmoins que l'offre de transport public a augmenté de 15 % au cours de la législature. S'agissant du service de transport pour les PMR, elle renvoie aux débats déjà tenus en commission de la mobilité.

La ministre reconnaît que les investissements dans le métro représentent une charge très importante pour le budget régional. Ils ont cependant leur pertinence à long terme. Les infrastructures de surface sont moins coûteuses et plus faciles à maîtriser sur le plan budgétaire, mais elles offrent une capacité limitée. Or, l'axe nord-sud atteint déjà un niveau de fréquentation comparable à celui des autres lignes de métro. Le prémétro actuel ne pourra pas absorber durablement la croissance de la demande.

Évoquant le financement du projet, elle rappelle que la répartition initiale reposait sur un partage des coûts entre l'État fédéral et la Région, tandis que les surcoûts restaient à charge de Bruxelles. Dès lors que le coût global dépasse aujourd'hui 5 milliards d'euros, la Région ne dispose plus des moyens nécessaires pour poursuivre seule le projet. Ceci dit, une participation fédérale plus importante serait justifiée, le futur métro bénéficiant non seulement aux Bruxellois mais également aux navetteurs, aux visiteurs et à l'activité économique nationale.

La ministre explique ensuite la décision prise par le gouvernement de suspendre le prolongement vers Bordet. Cette décision ne résulte pas d'un abandon du projet mais d'un constat budgétaire. La suspension doit permettre de réaliser une nouvelle analyse coûts-bénéfices, conformément aux recommandations de la Cour des comptes, d'étudier des variantes techniques et d'intégrer les enseignements de la commission spéciale. Elle souligne

verantwoordelijkheden moeten worden vastgesteld. Hij wijst erop dat de minister sinds 2019 deel uitmaakte van het strategisch comité voor het project en mee de belangrijkste beslissingen heeft genomen. Hij verwijst ook naar de alarmsignalen over bepaalde overheidsopdrachten van de MIVB. Een klokkenluider had daarover meldingen gedaan, maar die werd ontslagen, terwijl de verantwoordelijken op post bleven. De MIVB is sindsdien veroordeeld door de arbeidsrechtbank en een opdracht in verband met het Metro 3-project werd onlangs door de Raad van State geschorst. Waarom werd de klokkenluider niet beschermd? Heeft de minister hem excuses aangeboden? Overweegt zij te vragen dat hij opnieuw in dienst wordt genomen?

De minister antwoordt dat zij de netheid in de wijk onvoldoende vindt. De regering heeft naar aanleiding van de vastgestelde problemen meer middelen uitgetrokken om de wijk schoon te maken door de stad Brussel een extra subsidie toe te kennen en de dienstverlening van **Net Brussel** op bepaalde punten aan te passen.

De kritiek op het openbaarvervoersaanbod valt deels buiten het kader van de bijzondere commissie. Zij wil er echter wel op wijzen dat het openbaarvervoersaanbod in de vorige regeerperiode met 15 % werd uitgebreid. Wat de vervoersdienst voor personen met beperkte mobiliteit betreft, verwijst zij naar de debatten die daarover in de commissie voor de Mobiliteit reeds zijn gevoerd.

De minister erkent dat de investeringen in de metro zeer zwaar wegen op de gewestbegroting. Op lange termijn blijven zij echter zinvol. Bovengrondse infrastructuur is goedkoper en budgettair gemakkelijker te beheersen, maar biedt slechts een beperkte capaciteit. De noord-zuidas haalt nu al reizigersaantallen die vergelijkbaar zijn met die van de andere metrolijnen. De huidige premetro zal de groeiende vraag niet kunnen blijven opvangen.

Zij wijst erop dat de financiering van het project aanvankelijk gebaseerd was op een verdeling van de kosten tussen de federale overheid en het gewest, waarbij Brussel de meerkosten voor zijn rekening moest nemen. De totale kostprijs bedraagt vandaag meer dan 5 miljard euro. Het gewest beschikt dus niet langer over de nodige middelen om het project alleen voort te zetten. Een grotere federale bijdrage zou hoe dan ook gerechtvaardigd zijn, aangezien de toekomstige metrolijn niet alleen de Brusselaars, maar ook de pendelaars, de bezoekers en de nationale economie ten goede zal komen.

De minister licht vervolgens de beslissing van de regering toe om de verlenging tot Bordet op te schorten. Die beslissing betekent niet dat het project wordt opgegeven, maar is ingegeven door de budgettaire realiteit. De opschorting moet het mogelijk maken een nieuwe kosten-batenanalyse te maken, zoals het Rekenhof heeft aanbevolen, technische alternatieven te onderzoeken en rekening te houden met de lessen die de bijzondere

que plusieurs scénarios alternatifs ont été évoqués, notamment des stations plus petites.

En revanche, elle défend la poursuite des travaux de génie civil déjà engagés. Interrompre totalement le chantier reviendrait à perdre les investissements déjà réalisés. La finalisation du génie civil permettra également d'augmenter l'offre de transport public avant même l'arrivée éventuelle du métro, notamment grâce à l'injection d'une troisième ligne de tram dans le tunnel existant.

M. Alain Deneef rappelle que la démolition partielle du palais du Midi n'était pas envisagée au lancement du projet et qu'elle représente un coût considérable qui aurait probablement pu être évité. Le permis d'urbanisme autorisant cette intervention vient d'être délivré, sous réserve de garanties patrimoniales renforcées et de conditions strictes de conservation. Dans ce contexte, il s'interroge sur les méthodes et les solutions techniques qui seront effectivement mises en œuvre pour réaliser le passage du tunnel sous le palais du Midi.

Le député souligne également les conséquences du chantier sur le quartier Stalingrad. Quelque 300 commerçants étaient implantés dans la zone avant le début des travaux; ils ne sont plus qu'environ 180 aujourd'hui. Cette évolution illustre, selon lui, l'impact dramatique du chantier sur le tissu économique local. Au-delà des questions de mobilité, il insiste sur la nécessité d'apporter des réponses en matière de sécurité, de propreté et d'aménagement du territoire.

L'orateur considère que le réaménagement annoncé de l'avenue de Stalingrad constitue un premier signal positif à destination des habitants et des commerçants. Il est néanmoins indispensable de disposer d'une vision claire du calendrier et des coûts, tant pour les travaux restant à réaliser sur l'axe Nord-Albert que pour le réaménagement du quartier.

Le député demande dès lors des précisions sur les travaux encore nécessaires pour permettre le passage du tram sur l'axe Nord-Albert, en particulier sous le palais du Midi. Comment les contraintes patrimoniales imposées par le permis d'urbanisme influenceront-elles les méthodes de construction, le calendrier et les coûts? Quel est le calendrier détaillé des travaux restant à exécuter et du réaménagement de l'avenue de Stalingrad? Quelles sont les principales incertitudes susceptibles d'affecter ces échéances? Il souhaite également connaître le phasage de la libération progressive des emprises de chantier entre le boulevard Jamar et le giratoire de la petite ceinture. Enfin, il revient sur la phase de congélation du sol annoncée à l'horizon 2028 et demande si les emprises en surface pourront effectivement être libérées à l'issue de cette phase.

commissie uit het project zal trekken. Zij benadrukt dat verschillende alternatieve scenario's zijn besproken, waaronder de mogelijkheid van kleinere stations.

Zij verdedigt daarentegen de voortzetting van de civieltechnische werken die al waren opgestart. Door de bouwwerken volledig stil te leggen zouden de reeds verrichte investeringen verloren gaan. Door de civieltechnische werken te voltooien zal het openbaarvervoersaanbod bovendien al kunnen worden uitgebreid vóór de eventuele komst van de metrolijn, onder meer door een derde tramlijn in de bestaande tunnel te laten rijden.

De heer Alain Deneef wijst erop dat bij de start van het project niet overwogen werd om het Zuidpaleis gedeeltelijk af te breken en dat de afbraak van dat pand aanzienlijke kosten zal meebrengen die waarschijnlijk hadden kunnen worden vermeden. De stedenbouwkundige vergunning voor die ingreep is net uitgereikt. Er zijn versterkte waarborgen voor het erfgoed en strenge voorwaarden voor het behoud van bepaalde delen van het gebouw aan gekoppeld. In dat verband vraagt hij welke methoden en technische oplossingen gebruikt zullen worden om de doorgang van de tunnel onder het Zuidpaleis te verwezenlijken.

Het parlementslid vestigt vervolgens nadrukkelijk de aandacht op de gevolgen van de werken voor de Stalingradwijk. Voor de werken begonnen, waren er ongeveer 300 handelaars in die buurt gevestigd. Vandaag blijven er nog maar ongeveer 180 over. Volgens hem illustreert die evolutie de dramatische impact van het bouwproject op het lokale economische weefsel. Niet alleen op het vlak van mobiliteit, maar ook op het vlak van veiligheid, netheid en ruimtelijke ordening moeten de nodige oplossingen worden geboden.

De spreker is van oordeel dat de aangekondigde herinrichting van de Stalingradlaan een eerste positief signaal vormt voor de bewoners en handelaars. Niettemin is het noodzakelijk om een duidelijk beeld te hebben van de planning en de kosten, zowel voor de nog uit te voeren werken op de as tussen het Noordstation en Albert als voor de herinrichting van de wijk.

Het parlementslid vraagt daarom te verduidelijken welke werken, vooral onder het Zuidpaleis, nog moeten worden uitgevoerd om op de as tussen het Noordstation en Albert een tram te kunnen laten rijden. Welke gevolgen zullen de erfgoedgerelateerde vereisten die in de stedenbouwkundige vergunning zijn opgelegd, inhouden voor de bouwmethoden, de planning en de kosten? Wat is de exacte planning van de nog uit te voeren werken en de heraanleg van de Stalingradlaan? Wat zijn de voornaamste onzekerheden die de timing nog kunnen beïnvloeden? Hij wil ook graag weten hoe de geleidelijke vrijmaking van de bouwplaatsen tussen de Jamarlaan en de rotonde op de kleine ring gefaseerd is. Tot slot heeft hij het over de grondbevriezingsfase die voor 2028 is aangekondigd. Hij vraagt of de ingepalmde bovengrondse ruimte na die fase daadwerkelijk vrijgemaakt zal kunnen worden.

La ministre partage le constat relatif aux conséquences du chantier sur le quartier. La diminution du nombre de commerçants est particulièrement préoccupante. Elle rappelle que la Cour des comptes s'est principalement concentrée sur le processus décisionnel, la coordination institutionnelle et le suivi du projet. Elle estime toutefois que la commission spéciale devrait également analyser les dispositifs d'accompagnement mis en place pendant le chantier. Ces éléments doivent permettre de tirer des enseignements pour les futurs grands chantiers bruxellois.

Concernant les travaux à venir, la ministre indique que la délivrance du permis ouvre la voie au démantèlement partiel du palais du Midi. Cette opération sera suivie par la réalisation du tunnel puis par la reconstruction du bâtiment. Il s'agit d'un processus de longue durée qui conditionne la suite du chantier.

La libération progressive de l'avenue de Stalingrad permettra de lancer les premiers travaux de réaménagement dès septembre. Le quartier ne sera toutefois pas entièrement libéré à cette date. La première phase du réaménagement devrait s'étendre jusqu'en septembre 2027, avant d'autres interventions dans les secteurs voisins.

Elle explique que la reconstruction du palais du Midi nécessitera ensuite plusieurs années de travaux. L'objectif est de permettre la restauration du bâtiment tout en poursuivant l'achèvement des infrastructures souterraines. Certaines adaptations techniques déjà réalisées, notamment au niveau de la dalle Barra, visent à réduire l'impact de certaines interventions lourdes et à garantir la stabilité nécessaire à l'exploitation future du tram.

Elle confirme également qu'une phase de congélation du sol sera nécessaire pour réaliser le dernier tronçon du tunnel. Cette technique est maîtrisée mais impose des délais incompressibles. La zone concernée restera donc occupée plus longtemps que les autres secteurs du chantier. Selon le calendrier actuellement envisagé, cette phase devrait se dérouler entre 2028 et 2029.

La ministre rappelle toutefois sa prudence concernant les échéances. Les calendriers annoncés par le passé ont souvent dû être revus. Dans l'hypothèse où les décisions politiques nécessaires seraient prises et où les travaux se dérouleraient conformément aux prévisions, l'ensemble du chantier pourrait être finalisé à l'horizon 2032.

Enfin, la ministre indique que la question de l'amélioration de l'offre de transport à Schaerbeek et à Evere reste à l'étude. Plusieurs scénarios ont été examinés, notamment autour du tram 55. Elle estime que le prochain gouvernement devra poursuivre cette réflexion dans le cadre plus large de l'avenir du projet Métro 3.

De minister deelt de vaststelling over de gevolgen van de werken voor de wijk. De terugval van het aantal handelaars is bijzonder zorgwekkend. Zij wijst erop dat het Rekenhof voornamelijk aandacht heeft besteed aan het besluitvormingsproces, de institutionele coördinatie en de opvolging van het project. Zij vindt echter dat de bijzondere commissie zich ook zou moeten buigen over de steunregelingen die tijdens de uitvoering van de werken werden ingevoerd. Op basis van al die elementen moet het mogelijk zijn om lessen te trekken voor toekomstige grote bouwprojecten in Brussel.

Wat de komende werken betreft, zegt de minister dat met de uitreiking van de vergunning het pad geëffend wordt voor de gedeeltelijke ontmanteling van het Zuidpaleis. Daarna zal de tunnel worden aangelegd en zal het pand worden heropgebouwd. Dat is een werk van lange adem dat bepalend zal zijn voor het vervolg van het bouwproject.

De Stalingradlaan wordt geleidelijk vrijgemaakt, zodat de eerste werken voor de herinrichting vanaf september van start kunnen gaan. De wijk zal tegen die datum echter nog niet volledig vrijgemaakt zijn. De eerste fase van de herinrichting zal naar verwachting tot september 2027 duren. Daarna volgen nog bijkomende ingrepen in de aangrenzende zones.

Zij legt uit dat de werken om het Zuidpaleis herop te bouwen nadien meerdere jaren in beslag zullen nemen. Het is de bedoeling om het gebouw te restaureren en tegelijk de ondergrondse infrastructuur af te werken. Bepaalde technische aanpassingen die reeds zijn uitgevoerd, zoals aan de betonplaat op het Baraplein, moeten de impact van bepaalde zware ingrepen beperken en de nodige stabiliteit waarborgen voor het toekomstige tramverkeer.

Zij bevestigt voorts dat een grondbevriezingsfase nodig zal zijn om het laatste deel van de tunnel te verwezenlijken. Die techniek wordt goed beheerst, maar gaat gepaard met uitvoeringstermijnen die niet kunnen worden ingekort. Daardoor zal de zone in kwestie langer worden ingepalmd dan de andere plaatsen waar gewerkt wordt. Volgens de huidige planning zou die fase plaatsvinden tussen 2028 en 2029.

De minister blijft wel voorzichtig met het meegeven van timings. In het verleden moesten de aangekondigde planningen wel vaker worden herzien. Indien de noodzakelijke politieke beslissingen worden genomen en de werken conform de verwachtingen vorderen, zou het volledige project tegen 2032 voltooid kunnen zijn.

Tot slot wijst de minister erop dat nog steeds onderzocht wordt hoe het openbaarvervoersaanbod in Schaerbeek en Evere kan worden verbeterd. Verschillende scenario's werden bestudeerd, onder meer rond tramlijn 55. Zij vindt dat de volgende regering die denkoefening moet voortzetten in het ruimere kader van de toekomst van het Metro 3-project.

M. Olivier Willocx indique que la dernière audition n'est pas, selon lui, le moment de rechercher des coupables ou d'adopter des postures. Désigner des responsables individuels ne permettra pas de réparer les conséquences du dossier. Les éventuelles responsabilités doivent être examinées dans les instances compétentes. Il estime toutefois qu'un geste symbolique serait nécessaire à l'égard des habitants et des commerçants du quartier. Présenter des excuses permettrait peut-être de refermer en partie les blessures causées par ce chantier.

L'orateur souhaite ensuite aborder le tracé nord du Métro 3. Son parti a présenté le jour même une proposition de tracé alternatif. Il précise qu'il ne prétend pas que cette solution soit meilleure que les autres, mais considère qu'il est légitime de réexaminer certaines hypothèses à la lumière des enseignements tirés de la commission spéciale.

Il souligne que près de 56 millions d'euros ont déjà été consacrés aux études relatives au tracé. Sans se prononcer sur la meilleure solution technique, il estime avoir retenu une leçon essentielle des auditions: il est risqué de réaliser un tunnel sous des bâtiments dont les fondations et les caractéristiques du sous-sol ne sont pas suffisamment connues. À cet égard, il s'interroge sur le passage envisagé sous la maison communale de Schaerbeek, bâtiment reposant notamment sur des pieux en bois et ayant subi un incendie dans le passé. Les difficultés rencontrées sous le palais du Midi devraient inciter à davantage de prudence.

Le député rappelle également que de nombreuses discussions ont porté sur le recours à un tunnelier. La proposition présentée par son organisation repose au contraire sur une technique classique de type «cut and cover», déjà utilisée à Bruxelles pour la construction de plusieurs sections du métro. Cette solution a-t-elle été étudiée? A-t-elle été écartée sur la base d'arguments techniques ou pour des raisons politiques?

La ministre répond qu'elle n'a pas encore pris connaissance de la proposition publiée le matin même. Elle précise toutefois que, durant la période où elle a exercé ses responsabilités, aucune alternative au tracé nord n'a été étudiée. Les travaux étaient alors engagés dans une autre phase du projet et l'objectif consistait à préparer la mise en œuvre du chantier tel qu'il avait été décidé.

Elle souligne cependant que la suspension actuelle du projet ouvre la possibilité de procéder à de nouvelles analyses, notamment dans le cadre d'une actualisation de l'analyse coûts-bénéfices recommandée par la Cour des comptes. Aucune décision n'a encore été prise quant à une éventuelle modification du tracé.

La ministre rappelle que les contraintes géotechniques constituent une réalité permanente à Bruxelles, ville construite en partie sur un ancien terrain marécageux.

De heer Olivier Willocx merkt op dat de laatste hoorzitting volgens hem niet bedoeld is om schuldigen aan te wijzen of politieke standpunten in te nemen. Door individuele verantwoordelijken aan te wijzen zullen de gevolgen van dit dossier niet worden hersteld. Het is aan de bevoegde instanties om eventuele verantwoordelijkheden te onderzoeken. Hij meent wel dat een symbolisch gebaar ten aanzien van de bewoners en handelaars van de wijk op zijn plaats zou zijn. Het aanbieden van excuses zou kunnen helpen om de wonden die dit project heeft geslagen, deels te doen helen.

Vervolgens wil de spreker het hebben over het noordelijke tracé van Metro 3. Zijn partij heeft vandaag een voorstel voor een alternatief tracé geformuleerd. Hij beweert niet dat die oplossing beter is dan de andere, maar hij vindt het verantwoord om bepaalde uitgangspunten opnieuw te onderzoeken in het licht van de lessen die de bijzondere commissie zal trekken.

Hij benadrukt dat er al bijna 56 miljoen euro is besteed aan studies over het tracé. Hij wil zich niet uitspreken over de technisch beste oplossing, maar als er één essentiële les uit de hoorzittingen naar voren komt, dan is het wel deze: het is risicovol om een tunnel aan te leggen onder gebouwen waarvan de funderingen en de kenmerken van de ondergrond onvoldoende gekend zijn. In dat opzicht stelt hij zich vragen bij het geplande traject onder het gemeentehuis van Schaerbeek, een gebouw dat onder meer op houten palen rust en in het verleden door brand werd getroffen. De moeilijkheden onder het Zuidpaleis zouden moeten aanzetten tot meer voorzichtigheid.

Het parlamentslid herinnert er tevens aan dat tijdens de hoorzittingen uitvoerig werd gesproken over het gebruik van een tunnelboormachine. Het voorstel van zijn partij berust daarentegen op een klassieke "cut-and-cover"-methode, die reeds in Brussel werd toegepast voor de aanleg van verschillende delen van het metronet. Werd die oplossing onderzocht? Werd zij verworpen op basis van technische argumenten of om politieke redenen?

De minister antwoordt dat zij nog geen kennis heeft genomen van het voorstel dat die ochtend pas werd gepubliceerd. Zij verduidelijkt evenwel dat tijdens de periode waarin zij bevoegd was, geen enkel alternatief voor het noordelijke traject is onderzocht. De werken bevonden zich toen in een andere fase en het doel was om de uitvoering van het bouwproject voor te bereiden overeenkomstig wat erover was beslist.

Zij benadrukt echter dat de huidige opschorting van het project de mogelijkheid biedt om nieuwe analyses uit te voeren met onder meer als doel tot een geüpdatete kosten-batenanalyse te komen, zoals aanbevolen door het Rekenhof. Over een eventuele wijziging van het tracé is nog geen beslissing genomen.

De minister wijst erop dat geotechnische beperkingen een vast gegeven vormen in Brussel, aangezien de stad deels op voormalig moerasgebied is gebouwd. Elk

Tout projet d'infrastructure souterraine doit composer avec ces difficultés. Elle considère néanmoins que le choix historique consistant à éviter certaines expropriations massives demeure défendable. Même avec les connaissances actuelles, elle ne soutiendrait pas un scénario impliquant l'expropriation d'un vaste ensemble d'habitations à Saint-Josse ou à Schaerbeek.

Elle indique toutefois que ses principales inquiétudes concernent aujourd'hui davantage le passage sous la gare du Nord que celui sous la maison communale de Schaerbeek. Compte tenu du caractère stratégique de ce nœud de transport, elle assume pleinement la décision de suspendre la poursuite des travaux dans cette zone afin de permettre des analyses complémentaires, malgré les pressions visant à poursuivre immédiatement le chantier.

Mme Joëlle Maison revient sur la décision gouvernementale de poursuivre le génie civil afin de ne pas rendre inutiles les investissements déjà réalisés. Elle comprend cette logique mais s'interroge sur le caractère contraint de cette décision. Le gouvernement n'a-t-il pas été amené à agir sous l'effet du fait accompli, compte tenu de l'ampleur des travaux déjà exécutés et des conséquences déjà subies par le quartier?

La députée évoque ensuite une étude de Brussels Studies, qu'elle juge particulièrement intéressante. Selon cette étude, un métro complet présenterait effectivement des avantages en matière de temps de parcours. En revanche, du point de vue du ressenti des voyageurs, les correspondances supplémentaires et la profondeur des stations réduiraient fortement les bénéfices perçus. Dans certaines situations, l'exploitation des lignes de tram en surface pourrait même offrir de meilleurs résultats.

Elle revient également sur les propositions de la société Denys, qui affirme pouvoir réaliser le passage sous le palais du Midi grâce à la technologie «Dream Cutter», dans des délais plus courts et à un coût inférieur à celui de la solution retenue.

Compte tenu de ces éléments, la députée pose une question de fond: si les infrastructures déjà construites n'existaient pas et si le quartier n'avait pas déjà subi autant de nuisances, le Gouvernement aurait-il pris la même décision? L'étude de Brussels Studies et les travaux de plateformes telles qu'Avanti ou Métro Plus ne plaident-ils pas en faveur d'une autre approche?

La ministre qualifie cette question de particulièrement difficile puisqu'elle conduit à réexaminer les décisions passées à la lumière des connaissances actuelles. Elle continue néanmoins à défendre le principe du métro ainsi que le tracé qui a été retenu.

Elle estime cependant qu'il aurait été préférable de disposer plus tôt de toutes les informations relatives aux difficultés géotechniques du palais du Midi. Si ces éléments avaient été connus dès l'origine, le débat sur l'opportunité

ondergronds infrastructuurproject moet rekening houden met die moeilijkheden. Zij vindt de keuze die in het verleden is gemaakt om een groot aantal onteigeningen te vermijden, echter nog steeds verdedigbaar. Zelfs met de huidige kennis zou zij geen scenario steunen waarbij een groot aantal woningen in Sint-Joost-ten-Node of Schaarbeek zou worden onteigend.

Vandaag maakt zij zich vooral zorgen over de doorgang onder het Noordstation, meer dan over die onder het gemeentehuis van Schaarbeek. Gelet op het strategische belang van dat vervoersknooppunt staat zij volledig achter de beslissing om de werken in die zone op te schorten, zodat bijkomende analyses kunnen worden uitgevoerd, ook al werd er druk uitgeoefend om de werken onmiddellijk voort te zetten.

Mevrouw Joëlle Maison gaat in op de beslissing van de regering om de civieltechnische werken voort te zetten, zodat de reeds verrichte investeringen niet vergeefs zouden zijn. Zij begrijpt die logica, maar stelt zich vragen bij het dwingende karakter van die beslissing. Heeft de regering hier gehandeld omdat zij voor een voldongen feit stond, gelet op de omvang van de reeds uitgevoerde werken en de gevolgen die de wijk reeds had ondergaan?

Het parlamentslid verwijst vervolgens naar een onderzoek van Brussels Studies, dat zij bijzonder interessant vindt. Volgens dat onderzoek zou een volledig aangelegde metrolijn effectief voordelen opleveren op het vlak van reistijd. Vanuit het perspectief van de reiziger zouden de extra overstappen en de grote diepte van de stations de ervaren voordelen echter aanzienlijk inperken. In bepaalde situaties zouden bovengrondse tramlijnen zelfs betere resultaten kunnen opleveren.

Zij wil het ook nog even hebben over de voorstellen van het bedrijf Denys, dat beweerde de doorgang onder het Zuidpaleis sneller en goedkoper te kunnen realiseren met behulp van de "dreamcutter"-technologie in plaats van de oplossing waarvoor uiteindelijk werd gekozen.

In het licht daarvan stelt het parlamentslid zich de volgende fundamentele vraag: indien de reeds aangelegde infrastructuur er nog niet was geweest en de wijk nog niet zoveel hinder had ondervonden, zou de regering dan dezelfde beslissing hebben genomen? Zetten het onderzoek van Brussels Studies en de werkzaamheden van platformen zoals Avanti en Metro Plus niet aan tot een andere benadering?

De minister vindt dat een heel moeilijke vraag, want om daar een antwoord op te geven moeten de beslissingen uit het verleden worden herbeoordeeld in het licht van de huidige kennis. Zij blijft niettemin het principe van de metro en het gekozen tracé verdedigen.

Zij meent echter dat het beter zou zijn geweest om vroeger te beschikken over alle informatie in verband met de geotechnische problemen onder het Zuidpaleis. Indien die elementen van meet af aan bekend waren,

d'une démolition et d'une reconstruction aurait pu avoir lieu beaucoup plus tôt avec les habitants et les acteurs concernés. La situation actuelle est, selon elle, la moins favorable: le palais devra finalement être démoli alors que cette décision n'a été prise qu'après plusieurs années de chantier, ce qui a considérablement aggravé les nuisances subies par le quartier.

La ministre considère qu'une leçon importante consiste à identifier et traiter dès le début les portions les plus complexes d'un projet. Elle observe qu'au nord, l'approche a été différente puisque les secteurs considérés comme les plus difficiles ont été étudiés en priorité.

Elle reconnaît également que la profondeur importante des futures stations du tronçon nord constitue un inconvénient réel. Plus les stations sont profondes, moins elles sont attractives pour les déplacements de courte distance. Cette contrainte devra être prise en compte dans toute réflexion future sur le tracé.

Concernant la technologie «dream cutter», elle rappelle avoir demandé à la STIB ainsi qu'à des experts externes d'analyser cette solution. Si une technique permettait d'éviter la démolition du palais du Midi à un coût inférieur, elle y serait naturellement favorable. Toutefois, l'ensemble des analyses reçues ont conclu que cette technologie ne répondait pas à toutes les exigences techniques nécessaires à la réalisation du chantier dans les conditions requises. Son rôle a consisté à s'assurer que toutes les options étaient examinées et confrontées à des expertises indépendantes.

M. Stijn Bex estime que plusieurs enseignements peuvent déjà être tirés des travaux de la commission. Il se réjouit notamment que la ministre reconnaisse la nécessité d'identifier très tôt les principales difficultés techniques d'un projet et de les résoudre avant d'engager l'ensemble du chantier. Selon lui, l'expérience du palais du Midi montre les risques liés à une approche inverse.

Le député souligne également l'importance d'un meilleur accompagnement des quartiers concernés par les grands chantiers. Les difficultés rencontrées autour du palais du Midi démontrent la nécessité de renforcer les mesures de soutien aux habitants et aux commerçants.

Il évoque ensuite une piste intéressante entendue au cours des auditions: associer davantage, dès la conception, les bureaux d'études et les entreprises de construction afin d'identifier collectivement les solutions les plus adaptées avant la passation des marchés. Cette approche permettrait d'améliorer la qualité des projets et de réduire certains risques.

had het debat over de wenselijkheid van een afbraak en heropbouw veel eerder kunnen worden gevoerd met de bewoners en de betrokken spelers. Volgens haar is de huidige situatie de minst gunstige: het Zuidpaleis zal uiteindelijk moeten worden afgebroken en die beslissing werd pas genomen nadat er al gedurende jaren werken waren uitgevoerd, wat de hinder voor de wijk alleen maar aanzienlijk groter heeft gemaakt.

Een belangrijke les die we volgens de minister moeten trekken, is dat de meest complexe delen van een project van bij het begin moeten worden bepaald en aangepakt. Zij merkt op dat op het noordelijke deel een andere benadering werd gevolgd, omdat de meest lastige stukken als eerste werden bestudeerd.

Zij erkent ook dat de grote diepte van de toekomstige stations op het noordelijke traject een groot nadeel vormt. Hoe dieper mensen moeten afdalen om tot in een station te geraken, hoe minder aantrekkelijk ze het zullen vinden om er gebruik van te maken voor verplaatsingen over een korte afstand. Met die beperking moet rekening worden gehouden in de verdere denkoefeningen over dat tracé.

Vervolgens wijst zij erop dat zij zowel aan de MIVB als aan externe deskundigen heeft gevraagd om de voorgestelde dreamcuttertechniek onder de loep te nemen. Als zou blijken dat het met een goedkopere techniek niet nodig zou zijn om het Zuidpaleis af te breken, dan zou zij daar uiteraard voorstander van zijn. Uit alle ontvangen analyses is echter gebleken dat die technologie niet voldeed aan alle technische vereisten die vooropgesteld waren om de werken onder de opgelegde voorwaarden uit te voeren. Het was haar rol om alle opties te laten onderzoeken en te laten toetsen aan onafhankelijke expertises.

De heer Stijn Bex is van oordeel dat uit de werkzaamheden van de commissie al meerdere lessen getrokken kunnen worden. Hij is verheugd dat de minister de noodzaak erkent om de belangrijkste technische knelpunten in een zeer vroeg stadium van het project te bepalen en die op te lossen alvorens van start te gaan met de werken. De ervaring met het Zuidpaleis toont volgens hem aan hoe risicovol een omgekeerde aanpak is.

Het parlamentslid wijst er ook op dat het belangrijk is om de wijken waar grote werken plaatsvinden, beter te begeleiden. De moeilijkheden rond het Zuidpaleis tonen aan dat het nodig is om te voorzien in sterkere steunmaatregelen voor de bewoners en handelaars.

Vervolgens kaart hij een interessant voorstel aan dat tijdens de hoorzittingen ter sprake is gebracht, namelijk dat het goed zou zijn om de studiebureaus en bouwbedrijven van in de ontwerpfase nauwer bij de zaken te betrekken om samen op zoek te gaan naar de meest geschikte oplossingen alvorens de opdrachten te plaatsen. Een dergelijke aanpak moet het mogelijk maken om de kwaliteit van de projecten te verbeteren en bepaalde risico's te verkleinen.

Enfin, il rappelle que l'objectif demeure l'amélioration de la capacité du transport public sur l'axe Albert-Gare du Nord. Dans l'attente d'une éventuelle réalisation du métro, il estime indispensable de garantir rapidement une amélioration de l'offre de transport pour les usagers.

La ministre indique que plusieurs des éléments évoqués relèvent précisément des conclusions que la commission pourrait formuler. Elle insiste sur la nécessité de renforcer la cohérence institutionnelle et le contrôle externe des grands projets. Elle observe que les montages institutionnels retenus dans le passé présentaient certains avantages pratiques, mais également des faiblesses importantes, notamment en matière de maîtrise budgétaire.

Elle estime qu'il est essentiel que les autorités disposent d'une vision complète des conséquences financières des décisions prises et puissent exercer un contrôle suffisant sur les évolutions du projet.

La ministre souligne également l'importance de prendre le temps nécessaire pour réaliser les analyses préalables, même lorsque cela implique des retards ou suscite des critiques politiques. Elle rappelle que la décision de suspendre certains travaux sous le palais du Midi et à la gare du Nord a été contestée, mais considère qu'il était indispensable de disposer d'informations fiables avant de poursuivre le chantier. Selon elle, cette prudence constitue précisément l'un des principaux enseignements à retenir pour l'avenir.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur les conclusions de la Cour des comptes, qui relève un manque de contrôle des coûts et des délais. Il rappelle que la ministre siégeait au comité stratégique du projet et lui demande si elle assume une part de responsabilité dans les dérives constatées.

L'orateur revient également sur le dossier du lanceur d'alerte évoqué précédemment. Il souligne que ce travailleur a été reconnu victime de représailles par le tribunal du travail et reproche à la ministre de ne pas avoir répondu à ses questions lors du premier tour. Il lui demande à nouveau si elle entend présenter des excuses, obtenir des explications de la STIB et soutenir une éventuelle réintégration.

Le député évoque ensuite l'accord transactionnel conclu avec le consortium Toots. Citant les observations de la Cour des comptes, il estime que plusieurs avenants ont été adoptés sans que toutes les conditions légales soient réunies et que ces décisions ont principalement bénéficié aux entreprises du consortium, tout en exposant la Région à des risques financiers supplémentaires. Pourquoi avoir accepté cet accord? Enfin, il s'interroge sur l'intégration, dans les estimations financières du métro 3, du coût de la rénovation lourde du palais du Midi, évalué à 400 millions

Tot slot benadrukt hij dat het doel nog altijd is om de capaciteit van het openbaar vervoer op de as tussen Albert en het Noordstation te verbeteren. Hij vindt het in afwachting van de eventuele aanleg van een metrolijn absoluut nodig om snel te zorgen voor een beter vervoersaanbod voor de reizigers.

De minister zegt dat verschillende aangehaalde elementen vallen onder de conclusies die de commissie zou kunnen formuleren. Zij benadrukt dat het noodzakelijk is om de institutionele coherentie en de externe controle op grote projecten te versterken. Zij merkt op dat de institutionele constructies die in het verleden zijn opgezet, weliswaar bepaalde praktische voordelen inhielden, maar ook gepaard gingen met grote beperkingen, vooral om het budget onder controle te houden.

Het is volgens haar essentieel dat de overheid een totaalbeeld heeft van de financiële gevolgen van de beslissingen die zij neemt en de evolutie van het project voldoende kan controleren.

De minister benadrukt vervolgens dat het belangrijk is de nodige tijd te nemen om voorafgaande analyses uit te voeren, ook al leidt dat tot vertraging of komt daar politieke kritiek op. Zij wijst erop dat de beslissing om bepaalde werken onder het Zuidpaleis en aan het Noordstation op te schorten op verzet stuitte, maar zij vond het nodig om over betrouwbare informatie te beschikken alvorens de werken voort te zetten. Volgens haar vormt de noodzaak om voorzichtigheid aan de dag te leggen een van de belangrijkste lessen die voor de toekomst getrokken moeten worden.

De heer Oliver Rittweger de Moor komt terug op de conclusies van het Rekenhof, dat wees op een gebrek aan controle op de kosten en uitvoeringstermijnen. Hij wijst erop dat de minister deel uitmaakte van het strategisch comité voor het project en hij vraagt haar of zij een deel van de verantwoordelijkheid voor de vastgestelde ontsporingen op zich neemt.

De spreker brengt vervolgens opnieuw de klokkenluider ter sprake over wie hij het eerder had. De arbeidsrechtbank heeft erkend dat die werknemer slachtoffer is geworden van vergeldingsmaatregelen. Hij neemt het de minister kwalijk dat zij in de eerste vragenronde niet heeft geantwoord op zijn vragen daarover. Hij stelt haar opnieuw de vraag of zij bereid is om zich te verontschuldigen, uitleg te vragen aan de MIVB en ervoor te helpen zorgen dat de persoon in kwestie eventueel opnieuw aan de slag kan gaan.

Vervolgens heeft het parlamentslid het over de dadingsovereenkomst met het consortium Toots. Afgaande op de opmerkingen van het Rekenhof werden volgens hem verschillende bijakten goedgekeurd zonder dat ze voldeden aan alle wettelijke voorwaarden en kwamen de beslissingen in kwestie vooral ten goede aan de aannemers van het consortium, terwijl ze het gewest blootstelden aan bijkomende financiële risico's. Waarom werd ingestemd met die overeenkomst? Tot slot vraagt hij hoe het komt dat de kostprijs van de ingrijpende renovatie van het Zuidpaleis,

d'euros, alors que la Cour des comptes considère que cette dépense ne relève pas directement du projet de métro.

La ministre répond qu'elle assume les décisions prises par le comité stratégique et par le gouvernement depuis 2019. Si plusieurs estimations initiales se sont révélées insuffisantes, il convient de rappeler que certaines évaluations reposaient sur des hypothèses devenues irréalistes, telles qu'une marge pour imprévus limitée à 5 % ou l'utilisation de prix exprimés en euros de 2014.

Concernant les relations avec le consortium Toots, le gouvernement a estimé qu'une rupture des contrats aurait créé davantage de difficultés. Relancer un marché pour reprendre un chantier déjà confronté à de nombreuses difficultés techniques aurait présenté des risques importants tant sur le plan juridique que sur le plan opérationnel. Le choix a donc été fait de négocier avec le consortium afin de préserver la continuité du chantier.

S'agissant du lanceur d'alerte, la ministre indique qu'elle n'a pas volontairement éludé la question mais considère que ce dossier dépasse le seul cadre du Métro 3. Elle rappelle que des réponses ont déjà été apportées en commission de la mobilité et indique que les questions relatives à ce dossier continueront à être traitées dans ce cadre.

M. Alain Deneef relève que la ministre a apporté de nombreuses réponses qu'il juge pertinentes. Il observe toutefois que le projet a connu à la fois un dérapage budgétaire exceptionnel et des retards considérables. Au nom de nombreux bruxellois, il demande s'il est désormais possible d'espérer un respect effectif des calendriers et des budgets annoncés.

La ministre répond avec prudence. Son expérience des travaux publics l'incite à considérer tout calendrier comme estimatif. Elle partage néanmoins la frustration suscitée par les retards accumulés depuis de nombreuses années. Elle rappelle que les critiques portaient déjà sur les délais avant même le début de son mandat.

Elle s'engage à poursuivre un objectif de réalisme, de transparence et d'honnêteté dans l'établissement des budgets et des calendriers. Les échéances annoncées restent toutefois conditionnées à de nombreux facteurs: obtention des permis, absence de recours, coordination avec les autres chantiers et déroulement effectif des travaux. Si le lancement du réaménagement de Stalingrad en septembre lui paraît acquis, elle souligne que les dates d'achèvement doivent toujours être considérées avec prudence.

M. Oliver Rittweger de Moor conclut en revenant sur plusieurs causes structurelles du dossier identifiées

die geschat werd op 400 miljoen euro, verrekend is in de financiële ramingen van Metro 3, terwijl die uitgave niet direct verband houdt met het metroproject.

De minister antwoordt dat zij verantwoordelijkheid op zich neemt voor de beslissingen van het strategisch comité en de regering vanaf 2019. Verschillende uitgaven bleken oorspronkelijk inderdaad te laag te zijn ingeschat, maar een aantal van die ramingen berustte op aannames die inmiddels niet meer realistisch zijn. Zo werd voorzien in een marge voor onvoorziene uitgaven van slechts 5 % en waren de prijzen nog uitgedrukt in waarden van 2014.

Wat de betrekkingen met het consortium Toots betreft, was de regering van oordeel dat een verbreking van de overeenkomsten tot nog meer moeilijkheden zou hebben geleid. Het zou zowel juridisch als operationeel bijzonder risicovol geweest zijn om een nieuwe overheidsopdracht uit te schrijven om het bouwproject waarbij al zoveel technische problemen waren opgedoken, te laten overnemen door een andere aannemer. Daarom werd ervoor gekozen om met het consortium te onderhandelen, zodat de voortzetting van de werken niet in het gedrang zou komen.

Vervolgens zegt de minister dat zij de vraag over de klokkenluider niet bewust uit de weg is gegaan, maar zij vindt dat dat dossier niet specifiek verband houdt met het Metro 3-project. Zij wijst erop dat in de commissie voor de Mobiliteit reeds antwoorden zijn verstrekt en dat vragen daarover daar verder zullen worden behandeld.

De heer Alain Deneef vindt dat de minister veel zinvolle antwoorden heeft gegeven. Hij merkt echter op dat zich bij dit project zowel een uitzonderlijke budgettaire ontsporing als aanzienlijke vertragingen hebben voorgedaan. Namens tal van brusselaars vraagt hij of er hoop gekoesterd mag worden dat men zich nu zal houden aan de aangekondigde timing en budgetten.

De minister geeft een voorzichtig antwoord. Mede door haar ervaring op het gebied van openbare werken beschouwt zij elke timing als een schatting. Zij deelt echter de frustratie over de vertragingen die zich al vele jaren opstapelen. Zij wijst erop dat er al voordat zij haar ambt opnam, kritiek was op de termijnen.

Zij verbindt zich ertoe bij het opstellen van de begrotingen en tijdschema's stevast realisme, transparantie en eerlijkheid na te streven. Of de aangekondigde deadlines gehaald worden, hangt echter af van heel wat factoren: het verkrijgen van de nodige vergunningen, het feit of er al dan niet beroepsprocedures worden aangespannen, de coördinatie met andere bouwprojecten en het daadwerkelijke verloop van de werken. Hoewel het volgens haar vast lijkt te staan dat de heraanlegwerken in de Stalingradlaan in september van start zullen gaan, moeten we voorzichtig blijven met het naar voren schuiven van de datum waarop die voltooid zullen zijn.

De heer Oliver Rittweger de Moor gaat tot slot in op een aantal structurele oorzaken waar zowel het Rekenhof

par la Cour des comptes et par les experts entendus par la commission. Il évoque notamment le risque de conflit d'intérêts résultant de l'organisation de certains marchés, l'absence d'étude indépendante complète sur l'ensemble du tracé avant 2017, les sous-estimations initiales de coûts, les modifications de tracé destinées à éviter certaines expropriations ainsi que les insuffisances des études géotechniques. Quelles leçons concrètes ont-elles déjà été tirées de ces constats et quelles garanties peuvent-elles être apportées pour éviter qu'une situation comparable ne se reproduise à l'avenir?

La ministre répond que les recommandations de la Cour des comptes et les conclusions de la commission devront être prises très au sérieux. Elle reconnaît que plusieurs pratiques aujourd'hui critiquées étaient conformes au cadre réglementaire en vigueur au moment où elles ont été mises en œuvre, mais qu'elles seraient probablement abordées différemment aujourd'hui.

Elle admet que les coûts ont été sous-estimés au regard de l'écart considérable entre les évaluations initiales et les montants désormais envisagés. Elle maintient toutefois sa position sur le choix du tracé alternatif retenu à l'époque pour éviter des expropriations massives, qu'elle continue à considérer comme justifié.

Enfin, elle souligne l'importance des études géotechniques. Même si certaines incertitudes demeureront toujours dans les grands projets souterrains, il est indispensable de réduire autant que possible les inconnues avant de prendre des décisions engageant des investissements aussi importants.

3. Propositions de constats et de recommandations

Réunion du 9 juillet 2026

3.1. Exposé introductif d'Anne-Charlotte d'Ursel, présidente de la commission

La présidente indique que la proposition de constats et de recommandations, formulée par le Bureau de la commission à partir des propositions déposées par les membres ayant participé aux travaux de la commission, a été transmise avant la réunion. Elle en donne un bref exposé.

Le projet Métro 3 est probablement l'un des projets d'infrastructure les plus ambitieux que notre Région ait connus, mais il est aussi devenu l'illustration des difficultés que peuvent rencontrer les grands chantiers publics lorsqu'ils sont confrontés à des défis techniques, financiers et institutionnels d'une telle ampleur.

als de door de commissie gehoorde deskundigen op hebben gewezen. Hij verwijst onder meer naar het risico op belangenvermenging dat gepaard ging met de manier waarop bepaalde opdrachten werden georganiseerd, het feit dat er tot 2017 geen volledig onafhankelijke studie over het volledige tracé was uitgevoerd, de aanvankelijk te lage raming van de kosten, de aanpassingen van het tracé om sommige onteigeningen te vermijden en het ontoereikende aantal geotechnische studies. Welke concrete lessen zijn er reeds uit die vaststellingen getrokken en welke garanties kunnen worden geboden dat we in de toekomst niet meer iets gelijkaardigs zullen meemaken?

De minister antwoordt dat de aanbevelingen van het Rekenhof en de conclusies van de commissie zeer ernstig moeten worden genomen. Zij erkent dat meerdere praktijken waarop vandaag kritiek wordt geuit, in overeenstemming waren met de geldende regelgeving op het moment waarop ze werden gehanteerd, maar dat men vandaag wellicht anders te werk zou gaan.

Zij geeft toe dat de kosten zijn onderschat, gelet op het grote verschil tussen de oorspronkelijke ramingen en de nu vooropgestelde bedragen. Zij blijft evenwel achter haar standpunt staan over het alternatieve tracé dat destijds werd gekozen om te vermijden dat er heel wat onteigeningen zouden moeten plaatsvinden. Zij beschouwt dat nog steeds als een verantwoorde keuze.

Tot slot benadrukt zij het belang van de geotechnische studies. Hoewel er bij grote ondergrondse projecten altijd sprake zal zijn van bepaalde onzekerheden, is het absoluut noodzakelijk om de onbekende factoren zoveel mogelijk te beperken alvorens beslissingen te nemen over zulke omvangrijke investeringen.

3. Voorstellen van vaststellingen en aanbevelingen

Vergadering van 9 juli 2026

3.1. Inleidende uiteenzetting van Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter van de commissie

De voorzitter zegt dat de voorgestelde vaststellingen en aanbevelingen door het Bureau van de commissie zijn opgesteld op basis van de bijdragen van de leden die aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen. De tekst werd voor de vergadering bezorgd. Zij geeft een kort overzicht ervan.

Het Metro 3-project is waarschijnlijk een van de meest ambitieuze infrastructuurprojecten ooit in ons gewest, maar het is uitgegroeid tot een voorbeeld van wat er allemaal kan mislopen bij grote openbare werken wanneer er zich omvangrijke technische, financiële en institutionele uitdagingen aandienen.

Les auditions menées au sein de la commission spéciale ont permis de dépasser les postures politiques pour revenir aux faits. La commission a entendu des représentants de la STIB, de Beliris, des bureaux d'études, de la Cour des comptes, des experts en géotechnique, des entrepreneurs, des commerçants, des administrations et les ministres concernés. Tous ont apporté une lumière au dossier.

Le premier enseignement est que le besoin de mobilité n'est pas remis en cause. Les habitants de Schaerbeek, d'Evere et du nord de Bruxelles attendent depuis de nombreuses années une amélioration structurelle de leur desserte. Cet objectif reste pleinement pertinent.

En revanche, les auditions ont montré que la manière dont un projet de cette ampleur a été préparé, piloté et financé doit être structurellement revue. La commission a constaté une gouvernance trop complexe, des décisions prises sur la base d'études parfois incomplètes, une sous-estimation des risques techniques et financiers, ainsi qu'une prise en compte insuffisante des conséquences pour les commerçants et les riverains.

L'objectif n'est pas de faire le procès du passé, mais de faire en sorte que les erreurs constatées ne puissent plus se reproduire lors des futurs grands projets régionaux.

C'est dans cet esprit que la proposition présentée contient 22 recommandations, articulées autour de six axes: améliorer la gouvernance des grands projets, renforcer la qualité des études et l'anticipation des risques, adapter les cadres juridique et financier, mieux protéger les acteurs locaux et tirer les conséquences pour l'avenir du projet Métro 3.

3.2. Discussion générale

M. Ilyas El Omari constate que les difficultés qui ont jalonné le chantier du métro 3 n'avaient pas été suffisamment anticipées, ce qui a eu de lourdes conséquences pour les riverains. Il a été frappé par le fait qu'aucune des personnes entendues par la commission n'a assumé de faute. Jamais personne n'a admis une faute, alors que des milliards d'euros de fonds publics ont été gaspillés. Ce qui importe aujourd'hui est que pareille gabegie ne se reproduise plus. À ce titre, il faut promouvoir une culture de la responsabilité. La bonne gouvernance suppose d'accepter de rendre des comptes. Conduire des grands projets à l'intuition ne peut donner des résultats satisfaisants.

M. Olivier Rittweger de Moor observe que la proposition qui vient d'être présentée omet de citer de nombreuses causes des défaillances que le chantier a connues, de même que plusieurs recommandations de la

Tijdens de hoorzittingen in de bijzondere commissie werden politieke stellingnames achterwege gelaten en werd de aandacht louter toegespitst op de feiten. De commissie heeft vertegenwoordigers van de MIVB, Beliris, studiebureaus, het Rekenhof, geotechnische deskundigen, aannemers, handelaars, overheidsdiensten en de betrokken ministers gehoord. Ze hebben allemaal hun licht geworpen op de zaken.

De eerste les die we kunnen trekken, is dat de mobiliteitsbehoefte niet ter discussie staat. De inwoners van Schaarbeek, Evere en het noorden van Brussel wachten al vele jaren op een structurele verbetering van hun openbaar vervoersaanbod. Die doelstelling staat nog altijd overeind.

De hoorzittingen hebben echter aangetoond dat het nodig is om de manier waarop dit soort projecten wordt voorbereid, aangestuurd en gefinancierd, structureel te herbekijken. De commissie heeft vastgesteld dat de bestuurlijke aanpak te complex was, beslissingen genomen zijn op basis van soms onvolledige studies, de technische en financiële risico's onderschat zijn en er onvoldoende rekening is gehouden met de gevolgen voor de handelaars en omwonenden.

Het is niet de bedoeling om een proces te voeren over het verleden, maar wel ervoor te zorgen dat de vastgestelde fouten zich bij toekomstige grote gewestelijke projecten niet meer voordoen.

Met het oog daarop bevat het ingediende voorstel 22 aanbevelingen die gebundeld zijn in zes pijlers: de bestuurlijke aanpak van grote projecten verbeteren, de kwaliteit van de studies versterken en beter anticiperen op de risico's, het juridische en het financiële kader aanpassen, de lokale betrokkenen beter beschermen en consequenties trekken voor de toekomst van het Metro 3-project.

3.2. Algemene bespreking

De heer Ilyas El Omari stelt vast dat er onvoldoende geanticipeerd is op de problemen die zich tijdens de uitvoering van het Metro 3-project hebben voorgedaan. Dat heeft ernstige gevolgen teweeggebracht voor de omwonenden. Hij is verbijsterd dat niemand van de personen die de commissie heeft gehoord, openlijk een fout heeft erkend. Niemand heeft ooit een fout toegegeven, terwijl er miljarden euro's aan overheidsgeld zijn verspild. Het belangrijkste nu is ervoor te zorgen dat dergelijke wantoestanden zich niet meer kunnen herhalen. In dat verband is het nodig aan te sturen op het tonen van verantwoordelijkheidszin. Goed bestuur houdt in dat men bereid is om verantwoording af te leggen. Het aanpakken van grote projecten op basis van intuïtie kan geen bevredigende uitkomst opleveren.

De heer Olivier Rittweger de Moor merkt op dat in het zopas toegelichte voorstel niet wordt verwezen naar de vele oorzaken van wat er in dit bouwproject allemaal fout is gelopen. Ook van verschillende aanbevelingen van het

Cour des comptes. Ainsi, la proposition ne mentionne pas la structure biaisée du marché public, qui plaçait le bureau d'études BMN en situation de conflit d'intérêts d'après la Cour des comptes.

Il est question par ailleurs de fragilités à propos des mécanismes de financement et de gestion des risques, alors qu'il s'agit plutôt de sous-estimations graves et récurrentes des dépenses, faute de contrôle rigoureux des coûts et des délais.

De plus, la proposition évoque des marchés publics inadaptés, tandis que la Cour des comptes parlait d'irrégularités et des dysfonctionnements dans les marchés publics. La législation sur les marchés publics n'a pas été respectée dans le projet de métro 3.

La Cour des comptes avait également critiqué l'accord transactionnel entre la STIB et la SM Toots, qui comporte de nombreux risques financiers pour la Région et pour la STIB. La proposition n'en souffle pas un mot. La Cour a aussi relevé que la STIB avait ajouté le coût d'une rénovation lourde du Palais du Midi, évaluée à 400 millions d'euros, aux dépenses à imputer au projet de métro, alors que cette dépense n'a rien à voir avec le chantier du métro. Ce sont autant d'éléments qui ne figurent pas dans la proposition.

La proposition mentionne une répartition complexe des responsabilités entre les niveaux de pouvoir. Il faut plutôt parler d'un «saucissonnage» entre les différents maîtres d'ouvrage, qui a dilué les responsabilités et une perte de vision d'ensemble. La scission du projet en deux tronçons visait avant tout à donner de la visibilité aux ministres fédéraux en charge de Beliris, au détriment de l'efficacité.

Le pilotage du projet était opaque. La ministre de la mobilité a reconnu des difficultés de coordination.

La proposition omet également d'évoquer la précipitation pré-électorale. Le gouvernement s'est hâté d'attribuer le marché avant les élections régionales du 26 mai 2019, malgré le manque de robustesse du dossier. Il aurait fallu en dire plus également sur le changement insensé du tracé de la ligne de métro.

La STIB n'a eu de cesse de parler de malchance et d'imprévisibilité. La proposition cite cependant certaines erreurs dans la gestion du projet, mais de manière édulcorée. Par conséquent, M. Rittweger a repris, sous forme d'amendement, plusieurs recommandations exprimées par la Cour des comptes.

M. Stijn Bex estime que la commission spéciale a fourni un travail nécessaire, sur la base du rapport étoffé

Rekenhof is geen spoor terug te vinden. Zo wordt in het voorstel niets gezegd over de vooringenomen opzet van de overheidsopdracht, die het studiebureau volgens het Rekenhof in een belangenconflict bracht.

Voorts wordt gesproken over onvolmaaktheden in de financieringswijze en het risicobeheer, terwijl er veeleer sprake is van ernstige en herhaaldelijke onderschattingen van de uitgaven doordat er geen nauwgezette controle was op de kosten en de timing.

Bovendien staat in het voorstel dat bepaalde overheidsopdrachtprocedures onaangepast waren. Het Rekenhof heeft daarentegen gewezen op onregelmatigheden en tekortkomingen bij de overheidsopdrachten. De wetgeving inzake overheidsopdrachten is bij het Metro 3-project niet nageleefd.

Het Rekenhof uitte ook kritiek op de dadingsovereenkomst tussen de MIVB en de tijdelijke vennootschap Toots, die grote financiële risico's inhoudt voor het gewest en de MIVB. Daarover wordt in het voorstel met geen woord gerept. Het Rekenhof heeft eveneens vastgesteld dat de MIVB de kosten van een ingrijpende renovatie van het Zuidpaleis (geschat op 400 miljoen euro) had opgeteld bij de uitgaven voor het metroproject, hoewel die uitgave helemaal geen verband hield met de metrowerken. Dat zijn allemaal zaken waarover in het voorstel niets geformuleerd is.

Het voorstel maakt gewag van een complexe verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de bestuursniveaus. Het zou echter correcter zijn te spreken van een "versnippering" tussen de verschillende bouwheren, waardoor de verantwoordelijkheden werden uitgehold en het totaaloverzicht verloren is gegaan. De opsplitsing van het project in twee delen was vooral bedoeld om de federale ministers die bevoegd waren voor Beliris, meer zichtbaarheid te geven, wat ten koste is gegaan van de efficiëntie.

De aansturing van het project was ondoorzichtig. De minister van Mobiliteit heeft toegegeven dat er coördinatieproblemen waren.

In het voorstel wordt ook nergens iets gezegd over de overhaaste manier waarop in een periode voor verkiezingen te werk is gegaan. De regering heeft de opdracht in allerijl gegund voor de gewestverkiezingen van 26 mei 2019, ook al stond het dossier nog niet genoeg op punt. Er had ook een woordje meer gewijd mogen worden aan de ondoordachte wijziging van het tracé van de metrolijn.

De MIVB had het voortdurend over pech en onvoorspelbare factoren. Het voorstel verwijst weliswaar naar een aantal fouten die gemaakt zijn bij het beheer van het project, maar op een afgezwakte manier. Daarom heeft de heer Rittweger verschillende aanbevelingen van het Rekenhof in de vorm van amendementen overgenomen.

De heer Stijn Bex is de mening toegedaan dat de bijzondere commissie noodzakelijk werk heeft verricht

de la Cour des comptes. Il en ressort que les autorités régionales prendraient à nouveau les mêmes décisions que jadis au sujet du métro 3. Il faut un transport performant entre Albert et Bordet. La commission n'a relevé aucune faute flagrante ni aucun conflit d'intérêts, mais on ne peut nier que des erreurs ont retardé le chantier et accru les dépenses. Il faut mieux répartir les risques mais aussi mieux estimer les coûts et les nuisances pour les riverains.

L'orateur souligne que les recommandations discutées portent sur les «projets d'infrastructure d'intérêt régional majeur». Il serait fastidieux de les étendre aux projets de moindre envergure.

Mme Amélie Pans affirme que le projet de métro 3 n'a pas seulement souffert de difficultés techniques, mais aussi d'un problème de méthode. La gouvernance a été dispersée, sans véritable pilote, des études ont été lancées trop tard, au point de ne plus pouvoir influencer les décisions, des risques ont été sous-estimés, de même que les nuisances pour les commerçants et les riverains. La commission n'a pas à désigner des coupables, mais à formuler des recommandations pour éviter que ces erreurs soient reproduites.

Il convient d'abord qu'un projet de cette ampleur ne soit plus dilué entre plusieurs structures, mais soit confié à un pilote unique, un responsable clairement identifié. Il faut un système d'alerte pouvant être activé à temps.

Ensuite, les choix structurants doivent reposer sur des études complètes, objectives et comparatives, et non sur des arbitrages figés trop tôt. Le rapport d'incidence sur l'environnement doit éclairer la décision politique plutôt que la justifier *a posteriori*. En outre, il faut avoir le courage d'intégrer les scénarios les plus défavorables, d'évaluer pleinement les incidences urbanistiques, patrimoniales et financières avant de trancher.

De plus, pour mieux maîtriser les risques, les pouvoirs publics doivent renforcer leur expertise interne et être capable de remettre en question les bureaux d'études. Les analyses géotechniques doivent être finalisées avant l'attribution des marchés de travaux et les zones les plus complexes doivent être traitées en priorité, avec des provisions à la hauteur des incertitudes.

Il apparaît aussi que les outils juridiques et financiers ne sont plus à la hauteur des grands projets contemporains. Il faut des procédures plus souples, des modèles

op basis van het uitgebreide rapport van het Rekenhof. Uit de hoorzittingen is gebleken dat alle betrokkenen met dezelfde informatie over het Metro 3-project vandaag dezelfde beslissingen zou nemen als destijds. Er is nood aan een efficiënt vervoersaanbod tussen Albert en Bordet. De commissie heeft geen flagrante fouten vastgesteld, maar het valt niet te ontkennen dat de werken door verkeerde inschattingen vertraging hebben opgelopen en fors duurder zijn uitgevallen. De risico's moeten beter worden verdeeld en de kosten en de hinder voor de omwonenden moeten beter worden ingeschat.

De spreker onderstreept dat de besproken aanbevelingen betrekking hebben op "infrastructuurprojecten van groot gewestelijk belang". Het zou omslachtig en ongewenst zijn om ze uit te breiden naar projecten van kleinere omvang.

Mevrouw Amélie Pans stelt dat het Metro 3-project niet alleen te kampen had met technische moeilijkheden, maar ook met een methodologisch probleem. De bestuurlijke aanpak was versnipperd en er zat geen piloot in de cockpit. Studies werden te laat opgestart, waardoor ze de beslissingen niet meer konden sturen. Bepaalde risico's en de hinder voor de handelaars en omwonenden werden onderschat. De commissie heeft niet tot taak schuldigen aan te wijzen, maar wel om aanbevelingen te formuleren die moeten helpen voorkomen dat dezelfde fouten opnieuw worden gemaakt.

Allereerst is het belangrijk om een project van deze omvang niet meer te versnipperen onder meerdere structuren. Het is nodig om één piloot aan de knoppen te zetten en duidelijk te bepalen wie verantwoordelijk is. Er is een waarschuwingssysteem nodig dat tijdig rode knipperlichten doet aangaan.

Voorts moeten structurele keuzes gebaseerd zijn op volledige, objectieve en vergelijkende studies, en niet op voortijdige en onomkeerbare afwegingen. Het milieueffectenrapport moet de politieke beslissing onderbouwen in plaats van die achteraf te rechtvaardigen. Bovendien moet men de moed hebben om rekening te houden met de meest ongunstige scenario's en de stedenbouwkundige, erfgoedgerelateerde en financiële gevolgen volledig te beoordelen alvorens te beslissen.

Om de risico's beter onder controle te houden moet de overheid de expertise die zij zelf in huis heeft, versterken en in staat zijn om de studiebureaus kritisch te bevragen. De geotechnische analyses moeten voltooid zijn voordat opdrachten voor de aanneming van werken worden gegund en de meest complexe stukken moeten eerst worden aangepakt. Daarbij dienen provisies te worden aangelegd die in verhouding staan tot de onzekerheden.

Voorts is gebleken dat de juridische en financiële instrumenten niet zijn afgestemd op grote hedendaagse projecten. Het is nodig om de procedures flexibeler te

contractuels plus équilibrés, et surtout une analyse approfondie du financement dès le départ, pour le projet dans son ensemble.

Il faut également mieux protéger les habitants et les acteurs économiques. On ne peut demander aux Bruxellois de subir sans accompagner. Cela implique une concertation aboutie, un guichet unique efficace, une indemnisation juste et un plan de gestion des chantiers garantissant accessibilité, information et réduction des nuisances.

Enfin, le projet de métro 3 proprement dit doit, selon l'approche pragmatique du gouvernement, être rapidement poursuivi pour le tronçon sud, avec une solution à court terme par tramway pour résoudre le nœud de Lemonnier, et faire l'objet, pour le tronçon nord, d'une réévaluation complète — technique, financière et stratégique — avant toute décision irréversible.

Les recommandations ne sont pas un aveu d'échec, mais une expression de lucidité, pour faire mieux à l'avenir et restaurer la confiance. Il s'agit que les grands projets bruxellois soient mieux préparés, mieux pilotés et plus soutenables. Notre Région devra encore investir, mais autrement.

M. Alain Maron affirme que la proposition discutée commence par défendre la pertinence du projet de métro, ce qui n'est pas étonnant parce que le Gouvernement régional a toujours défendu ce projet, quoi qu'il en coûte. Seul Ecolo a émis des doutes sur la pertinence d'un métro, ce qui lui a valu d'être rabroué. On peut parler d'un aveuglement du gouvernement, pour qui le métro s'est apparenté à un veau d'or. Comme M. Rittweger l'a rappelé, le gouvernement s'est hâté en 2019 d'attribuer des marchés et de délivrer des permis d'urbanisme, alors qu'il était censé être réduit à l'expédition des affaires courantes. Cette précipitation a sans doute eu de lourdes conséquences dans le manque d'anticipation des problèmes, en tout cas au niveau du Palais du Midi.

Les personnes entendues ont préféré invoquer la malchance. Toujours est-il que le projet de métro a connu tous les problèmes possibles. Les nœuds rencontrés sous le Palais du Midi et sous la gare du Nord subsistent encore à l'heure qu'il est. Les propositions de recommandation discutées semblent même ne pas devoir s'appliquer au projet de métro 3, qui continuera sur sa lancée, mais à d'autres projets hypothétiques futurs. Pourquoi s'entêter à ne rien changer, en tout cas pour le tronçon Albert – gare du Nord, alors qu'il existe des alternatives raisonnables, entre autres pour le goulet de Lemonnier? Ce refus d'appliquer ces recommandations au tronçon Albert – Nord est incompréhensible.

maken, evenwichtigere contractformules te hanteren en vooral de financiering van het hele project van bij het begin grondig tegen het licht te houden.

Ook moeten de inwoners en de handelaars beter worden beschermd. Er mag van de Brusselaars niet worden verwacht dat zij de overlast ondergaan zonder daarbij enige hulp te krijgen. Dat vergt overleg dat tot iets leidt, een efficiënt centraal aanspreekpunt, een billijke vergoedingsregeling en een beheersplan voor de werken met garanties voor de bereikbaarheid, informatieverstrekking en het beperken van de hinder.

Ten slotte moeten de werken op het zuidelijke deel van het Metro 3-project overeenkomstig de pragmatische aanpak van de regering snel worden voortgezet, waarbij op korte termijn geopteerd wordt voor een tramlijn om het knelpunt ter hoogte van Lemonnier weg te werken. Voor het noordelijke traject dient een volledige nieuwe technische, financiële en strategische beoordeling plaats te vinden alvorens er onomkeerbare beslissingen worden genomen.

De aanbevelingen vormen geen erkenning van falen, maar geven op scherpzinnige wijze weer hoe we het in de toekomst beter kunnen doen en hoe we het vertrouwen kunnen herstellen. Grote Brusselse projecten moeten beter worden voorbereid, beter worden aangestuurd en beter vol te houden zijn. Ons gewest zal nog moeten investeren, maar op een andere manier.

De heer Alain Maron stelt dat het besproken voorstel begint met het verdedigen van de relevantie van het metroproject, wat niet verwonderlijk is omdat de Brusselse Regering dit project altijd heeft verdedigd, wat het ook mocht kosten. Alleen Ecolo heeft twijfels geuit over de relevantie van een metrolijn, maar de partij werd afgebeekt. Je zou kunnen zeggen dat de regering verblind was en in de metro een soort gouden kalf zag. Zoals de heer Rittweger in herinnering bracht, heeft de regering in 2019 in allerijl opdrachten gegund en stedenbouwkundige vergunningen afgegeven, terwijl zij zich eigenlijk had moeten beperken tot het afhandelen van lopende zaken. Die overhaaste aanpak heeft er allicht in grote mate toe bijgedragen die niet kon worden geanticipeerd op problemen, en al zeker ter hoogte van het Zuidpaleis.

Volgens de personen die tijdens de hoorzittingen aan het woord zijn gekomen, hebben we gewoon pech gehad. Feit blijft natuurlijk dat het metroproject met alle mogelijke problemen te kampen heeft gehad. De problemen onder het Zuidpaleis en het Noordstation zijn er nog steeds. De voorstellen van aanbevelingen lijken ook niet echt toegepast te moeten worden op het Metro 3-project, dat gewoon doorgaat, maar op andere hypothetische toekomstige projecten. Waarom blijft men halsstarrig vasthouden aan dezelfde ideeën, in ieder geval voor het traject tussen Albert en het Noordstation, terwijl er redelijke alternatieven bestaan, onder meer voor de flessenhals ter hoogte van Lemonnier? De weigering om deze aanbevelingen toe te passen op het traject tussen Albert en het Noordstation tart het gezond verstand.

M. Ibrahim Dönmez estime que les décisions prises par les responsables politiques se sont avérées justifiées. Il aurait été difficile de faire autrement. L'objet de la discussion n'est pas de se prononcer en faveur ou en défaveur du métro, ni de désigner des personnes fautives, mais de mettre en évidence les erreurs commises dans la conduite du projet et de formuler des recommandations pour l'avenir.

La poursuite du chantier du métro, qui ne saurait être remise en cause, devrait en outre faire l'objet d'un financement fédéral, mais aussi de l'Union européenne.

Mme Joëlle Maison a entendu M. El Omari dire que personne n'avait reconnu la moindre erreur. Toutefois, il faut rappeler le repentir de M. Charles Picqué, qui estimait qu'il aurait dû exiger plus de moyens financiers de l'État fédéral.

L'oratrice relève aussi que l'étude d'incidence réalisée par Stratec en 2018 mettait en évidence la nécessité d'une analyse hydrologique et géotechnique et que l'ancien Ministre-Président Rudi Vervoort a indiqué sans détours que personne ne lisait ce type d'étude. C'est surprenant.

Il faut évoquer aussi les effets néfastes de la scission du projet en deux tronçons et de la priorité donnée au tronçon Albert – Nord, alors pourtant que les besoins de transport à Schaerbeek et à Evere apparaissent plus criants.

La députée a déposé plusieurs amendements à la proposition. Parmi ceux-ci, elle tient à mettre en évidence la nécessité d'accorder une dimension métropolitaine à tout projet d'infrastructure d'intérêt régional. Les infrastructures bruxelloises ne sont pas financées par les deux autres régions, alors qu'elles sont largement utilisées par leurs habitants. D'autre part, Mme Maison affirme qu'il faut pouvoir remettre en question la poursuite d'un projet s'il survient un problème majeur de financement ou de nature technique. La proposition de recommandations témoigne d'ailleurs de cet embarras à remettre en cause le projet de métro, comme s'il était trop tard, vu les investissements déjà réalisés et les inconvénients déjà endurés. Pourtant, aujourd'hui encore, il reste possible de procéder autrement. Comme M. Maron le disait, il est paradoxal d'adopter des recommandations qui ne s'appliqueront pas au métro 3.

Mme Sofia Bennani relève, parmi les dysfonctionnements mis en exergue, le manque d'anticipation des difficultés géotechniques, qui étaient loin d'être imprévisibles, vu la nature du sous-sol bruxellois. D'autre part, les dépassements des estimations budgétaires ne sont pas excusables, d'autant moins que les premières estimations excédaient déjà la capacité propre de financement de la Région bruxelloise. Il faut aussi mentionner la dispersion des responsabilités entre plusieurs intervenants. Il a

De heer Ibrahim Dönmez is van mening dat de door de beleidsverantwoordelijken genomen beslissingen gerechtvaardigd zijn gebleken. Het zou moeilijk geweest zijn om het anders te doen. Het debat heeft niet tot doel zich voor of tegen de metro uit te spreken of schuldigen aan te wijzen, maar wel om de fouten tijdens het verloop van het project bloot te leggen en aanbevelingen voor de toekomst te formuleren.

De verdere uitvoering van de metrowerken, die eigenlijk niet ter discussie zou mogen staan, dient bovendien niet alleen door de federale overheid, maar ook door de Europese Unie mee te worden gefinancierd.

Mevrouw Joëlle Maison heeft de heer El Omari horen zeggen dat niemand ook maar enige fout heeft toegegeven. Zij herinnert evenwel aan de spijtbetuiging van de heer Charles Picqué, die van oordeel was dat hij meer financiële middelen van de federale overheid had moeten eisen.

De spreekster merkt ook op dat in de effectenstudie die Stratec in 2018 heeft uitgevoerd, werd gewezen op de noodzaak van een hydrologische en geotechnische analyse, en dat voormalig minister-president Rudi Vervoort onomwonden heeft verklaard dat niemand dat soort studies las. Dat is verbazingwekkend.

Voorts moet worden gewezen op de nadelige gevolgen van de opsplitsing van het project in twee delen en van de voorrang die werd gegeven aan het traject tussen Albert en het Noordstation, hoewel de vervoersbehoeften in Schaerbeek en Evere nijpend zijn.

Het parlamentslid heeft verschillende amendementen op het voorstel ingediend. Daarin vestigt zij onder meer de aandacht op de noodzaak om bij elk infrastructuurproject van gewestelijk belang rekening te houden met de grootstedelijke dimensie. De Brusselse infrastructuur wordt niet door de andere twee gewesten gefinancierd, hoewel hun inwoners er op grote schaal gebruik van maken. Voorts stelt mevrouw Maison dat het mogelijk moet zijn om de voortzetting van een project in vraag te stellen wanneer zich een ernstig financieel of technisch probleem voordoet. Het voorstel van aanbevelingen toont overigens hoe moeilijk het is om het metroproject in vraag te stellen, alsof het daarvoor te laat zou zijn na de investeringen die reeds verricht zijn en de hinder die reeds werd ondervonden. Toch is het ook vandaag nog mogelijk om het op een andere manier aan te pakken. Zoals de heer Maron heeft verklaard, is het paradoxaal aanbevelingen goed te keuren die niet op het Metro 3-project zullen worden toegepast.

Mevrouw Sofia Bennani gaat in op de tekortkomingen die aan het licht zijn gebracht en heeft het daarbij onder meer over het feit dat onvoldoende werd geanticipeerd op de geotechnische problemen, hoewel die gezien de aard van de Brusselse ondergrond verre van onvoorspelbaar waren. Ook de overschrijdingen van de kostenramingen zijn onvergeeflijk, zeker omdat de eerste ramingen al hoger waren dan wat het Brussels Gewest financieel zou aankunnen. Voorts dient te worden gewezen op

manqué un responsable unique, chargé de coordonner le projet. Enfin, le projet a eu des effets désastreux pour les riverains, qui ont été nettement sous-estimés.

Les recommandations visent dès lors une meilleure répartition des risques entre les pouvoirs publics et les entreprises, une adaptation des procédures de marché public à des projets de cette envergure et un approfondissement des études techniques, qui doivent être réalisées avec indépendance et suffisamment tôt. Les riverains doivent être associés davantage à la gestion de tels projets, tout au long du processus.

M. Gilles Verstraeten considère que la désignation d'une autorité centralisée de coordination du projet forme la principale recommandation. Il faut pouvoir s'adresser à un responsable du projet. À Bruxelles, il est toujours difficile de déterminer qui est responsable d'un échec. Cette recommandation s'inscrit donc dans la nécessité d'une simplification des structures et des institutions bruxelloises.

La transparence doit également être améliorée et tout problème technique ou budgétaire significatif doit être signalé rapidement au gouvernement. On a vu que, malgré l'incertitude croissante concernant la faisabilité du projet, le gouvernement n'en a pas été informé à temps.

Toute décision importante relative au projet doit être consignée, pour identifier plus facilement les responsabilités. À cet égard, la STIB doit transmettre plus ouvertement les documents qu'elle détient. Elle agit souvent comme un État dans l'État. Elle doit être plus contrôlée dans le cadre de ses marchés publics.

Le député souscrit à la recommandation d'un guichet unique pour les riverains. Enfin, un projet de grande ampleur doit reposer sur des critères techniques objectifs et non sur des justifications politiques.

3.3. Discussion et votes des constats et des recommandations

Constats

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 1.

Mme Joëlle Maison présente et justifie les amendements n°s 64 à n° 67.

Votes

L'amendement n° 1 est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

de versnippering van de verantwoordelijkheden tussen verschillende betrokken partijen. Er werd nagelaten om één verantwoordelijke coördinator voor het project aan te stellen en dat was toch wel een manco. Ten slotte heeft het project voor de omwonenden rampzalige gevolgen gehad, die duidelijk waren onderschat.

De aanbevelingen strekken er dan ook toe de risico's beter te verdelen tussen de overheid en de aannemers, de overheidsopdrachtprocedures af te stemmen op dit soort grote projecten en grondigere technische studies te laten uitvoeren. Die studies moeten onafhankelijk en vroeg genoeg worden verricht. De omwonenden moeten gedurende het volledige proces nauwer worden betrokken bij het beheer van dit soort projecten.

De heer Gilles Verstraeten is van oordeel dat de aanwijzing van één centrale instantie voor de coördinatie van het project de belangrijkste aanbeveling vormt. Het moet mogelijk zijn om een projectverantwoordelijke aan te spreken. In Brussel is het altijd moeilijk te bepalen wie verantwoordelijk is voor een mislukking. Deze aanbeveling sluit dus aan bij de noodzaak om de Brusselse structuren en instellingen te vereenvoudigen.

Ook de transparantie moet worden verbeterd en elk beduidend technisch of budgettair probleem moet snel aan de regering worden gemeld. Mettertijd werd steeds onzekerder of het project wel uitvoerbaar zou zijn, maar de regering werd daar niet tijdig van op de hoogte gebracht.

Elke belangrijke beslissing over het project moet in een verslag worden opgenomen, zodat de verantwoordelijkheden gemakkelijker kunnen worden vastgesteld. In dat verband moet de MIVB de documenten waarover zij beschikt, transparanter ter beschikking stellen. De MIVB gedraagt zich vaak als een staat binnen de staat. De openbaarvervoersmaatschappij moet strenger worden gecontroleerd op de overheidsopdrachten die ze uitschrijft.

Het parlementslid is voorstander van de aanbeveling om één aanspreekpunt voor de omwonenden op te richten. Tot slot moet een grootschalig project steunen op objectieve technische criteria en niet op politieke argumenten.

3.3. Bespreking en stemming over de vaststellingen en de aanbevelingen

Vaststellingen

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 1 voor en verantwoordt het.

Mevrouw Joëlle Maison stelt de amendementen nrs. 64 tot 67 voor en verantwoordt ze.

Stemmingen

Amendement 1 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

L'amendement n° 64 est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 65 est rejeté par 9 voix contre 4.

Les amendements n°s 66 et 67 sont rejetés par 8 voix contre 5.

Les constats sont adoptés par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Recommandation 1

Cette recommandation ne suscite aucun commentaire.

Votes

L'amendement n° 14 est rejeté par 9 voix contre 1 et 4 abstentions.

La recommandation 1 est adoptée 9 voix et 5 abstentions.

Amendement n° 2

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 2.

M. Ibrahim Dönmez propose de sous-amender l'amendement n° 2 de sorte que celui-ci suivant aboutirait à la nouvelle recommandation suivante:

«1.1. Assurer un consensus démocratique préalable pour les grands projets de long terme. Pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur, la décision de lancement doit faire l'objet d'un vote du Parlement. Ce vote doit porter au minimum sur le périmètre du projet, son montage budgétaire, son analyse de risques, sa gouvernance et ses conditions de réévaluation.».

M. Alain Maron regrette qu'un tel sous-amendement supprime le *reporting* vers le Parlement.

M. Ibrahim Dönmez lui indique que le *reporting* vers le Parlement se retrouve dans d'autres recommandations.

Vote

L'amendement n° 2, tel que sous-amendé oralement, est adopté par 9 voix contre 3 et 3 abstentions.

Recommandation 2

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 3.

Amendement nr. 64 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 65 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

De amendementen nrs. 66 en 67 worden verworpen met 8 stemmen tegen 5.

De vaststellingen worden aangenomen met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 1

Deze aanbeveling lokt geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 4 onthoudingen.

Aanbeveling 1 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 5 onthoudingen.

Amendement nr. 2

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 2 voor en verantwoordt het.

De heer Ibrahim Dönmez stelt voor om amendement 2 te subamenderen, waardoor dit de nieuwe aanbeveling zou worden, luidend als volgt:

“1.1. Ervoor zorgen dat er over grote langetermijnprojecten vooraf een democratische consensus is. De beslissing om een infrastructuurproject van groot gewestelijk belang op te starten moet ter stemming worden voorgelegd aan het Parlement. Daarbij moet op zijn minst worden gestemd over de omvang, de financiële constructie, de risicoanalyse, de bestuursmatige aanpak en de voorwaarden voor een herbeoordeling van het project.”.

De heer Alain Maron betreurt dat door een dergelijk subamendement de rapportering aan het Parlement wordt geschrapt.

De heer Ibrahim Dönmez wijst hem erop dat de rapportering aan het Parlement in andere aanbevelingen staat vermeld.

Stemming

Amendement nr. 2, aldus gesubamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

Aanbeveling 2

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 3 voor en verantwoordt het.

Votes

L'amendement n° 3 est rejeté par 9 voix contre 6.

L'amendement n° 15 est rejeté par 9 voix contre 1 et 5 abstentions.

La recommandation 2 est adoptée par 9 voix et 6 abstentions.

Amendements n°s 19 à 22

M. Oliver Rittweger de Moor présente et justifie les amendements n° 19 à n° 22 qui introduisent de nouvelles recommandations.

Votes

L'amendement n° 19 est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 20 est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Les amendements n°s 21 et 22 sont rejetés par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Amendement n° 68

Mme Joëlle Maison présente et justifie l'amendement n° 68 qui introduit une nouvelle recommandation.

Mme Sofia Bennani lui indique qu'elle est prête à soutenir cet amendement pour autant que la dernière phrase soit supprimée.

Mme Joëlle Maison demande pourquoi il faudrait supprimer la transmission vers le Parlement.

Mme Sofia Bennani estime que si des informations essentielles sont transmises au gouvernement, les parlementaires peuvent ensuite contrôler le gouvernement.

Mme Joëlle Maison estime que même sous-amendé, cet amendement améliore le texte.

Vote

L'amendement n° 68, tel que sous-amendé oralement, est adopté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Recommandation 3

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 4.

Stemmingen

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Amendement nr. 15 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 5 onthoudingen.

Aanbeveling 2 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Amendementen nrs. 19 tot 22

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt de amendementen nrs. 19 tot 22, die nieuwe aanbevelingen invoeren, voor en verantwoordt ze.

Stemmingen

Amendement nr. 19 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 20 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

De amendementen nrs. 21 en 22 worden verworpen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 68

Mevrouw Joëlle Maison stelt amendement nr. 68, dat een nieuwe aanbeveling invoert, voor en verantwoordt het.

Mevrouw Sofia Bennani zegt dat zij bereid is om dit amendement te steunen, op voorwaarde dat de laatste zin wordt geschrapt.

Mevrouw Joëlle Maison vraagt waarom de bezorging aan het Parlement zou moeten worden geschrapt.

Mevrouw Sofia Bennani is van mening dat als essentiële informatie aan de regering wordt bezorgd, de parlementsleden vervolgens de regering kunnen controleren.

Mevrouw Joëlle Maison vindt dat het amendement, zelfs gesubamendeerd, de tekst verbetert.

Stemming

Amendement nr. 68, aldus mondeling gesubamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 3

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 4 voor en verantwoordt het.

Votes

L'amendement n° 4 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'amendement n° 16 est rejeté par 9 voix et 5 abstentions.

La recommandation 3 est adoptée par 9 voix et 5 abstentions.

Recommandation 4

Mme Joëlle Maison présente et justifie l'amendement n° 69.

Votes

L'amendement n° 69 est rejeté par 9 voix contre 6.

L'amendement n° 17 est rejeté par 9 voix contre 1 et 5 abstentions.

La recommandation 4 est adoptée 9 voix et 6 abstentions.

Recommandation 5

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 5. Ce qui est prévu dans la recommandation est à ses yeux trop léger et ne garantit pas la neutralité des analyses.

Votes

L'amendement n° 5 est rejeté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

La recommandation 5 est adoptée par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Amendement n° 70

Mme Joëlle Maison présente et justifie l'amendement n° 70, qui introduit une nouvelle recommandation *5bis*.

Vote

L'amendement n° 70 est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Recommandation 6

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 6.

Stemmingen

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 16 wordt verworpen met 9 stemmen, bij 5 onthoudingen.

Aanbeveling 3 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 5 onthoudingen.

Aanbeveling 4

Mevrouw Joëlle Maison stelt amendement nr. 69 voor en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement nr. 69 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Amendement nr. 17 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 5 onthoudingen.

Aanbeveling 4 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Aanbeveling 5

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 5 voor en verantwoordt het. Wat in de aanbeveling is bepaald, gaat volgens hem niet ver genoeg en waarborgt de neutraliteit van de analyses niet.

Stemmingen

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 5 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 70

Mevrouw Joëlle Maison stelt amendement nr. 70, dat een nieuwe aanbeveling *5bis* invoert, voor en verantwoordt het.

Stemming

Amendement nr. 70 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 6

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 6 voor en verantwoordt het.

Votes

L'amendement n° 6 est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

La recommandation 6 est adoptée par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Recommandation 7

Cette recommandation ne suscite aucun commentaire.

Vote

La recommandation 7 est adopté par 14 voix et 1 abstention.

Recommandation 8

Cette recommandation ne suscite aucun commentaire.

Vote

La recommandation 7 est adopté par 9 voix et 6 abstentions.

Amendement n° 7

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 7, qui introduit une nouvelle recommandation.

Vote

L'amendement n° 7 est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Amendements n°s 23 à n° 32

M. Oliver Rittweger de Moor présente et justifie les amendements n°s 23 à 32, qui introduisent de nouvelles recommandations.

Votes

Les amendements n°s 23 à 28, 30 et 31 sont rejetés par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Les amendements n°s 29 et 32 sont rejetés par 9 voix contre 6.

Recommandation 9

Mme Joëlle Maison signale une correction technique: il s'agit, dans la version française, de remplacer le mot «soit» par le mot «soient».

Stemmingen

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 6 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 7

Deze aanbeveling lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Aanbeveling 7 wordt aangenomen met 14 stemmen, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 8

Deze aanbeveling lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Aanbeveling 7 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Amendement nr. 7

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 7, dat ertoe strekt een nieuwe aanbeveling in te voeren, voor en verantwoordt het.

Stemming

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Amendementen nrs. 23 tot 32

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt de amendementen nrs. 23 tot 32, die ertoe strekken nieuwe aanbevelingen in te voeren, voor en verantwoordt ze.

Stemmingen

De amendementen nrs. 23 tot 28, 30 en 31 worden verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

De amendementen nrs. 29 en 32 worden verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Aanbeveling 9

Mevrouw Joëlle Maison wijst op een technische correctie: het woord "soit" dient in de Franse versie te worden vervangen door het woord "soient".

Vote

La recommandation 9, telle que corrigée techniquement, est adoptée 9 voix et 6 abstentions.

Recommandations 10 à 12

Ces recommandations ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les recommandations 10 à 12 sont adoptées par 9 voix et 6 abstentions.

Amendements n^{os} 33 à 41

M. Oliver Rittweger de Moor présente et justifie les amendements n^{os} 33 à 41, qui introduisent de nouvelles recommandations.

Votes

Les amendements n^{os} 33 à 41 sont rejetés par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Recommandation 13

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 8.

Votes

L'amendement n° 8 est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

La recommandation 13 est adoptée par 9 voix contre 3 et 3 abstentions.

Recommandation 14

M. Oliver Rittweger de Moor présente et justifie l'amendement n° 42.

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 9.

Votes

L'amendement n° 42 est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 9 est rejeté par 10 voix contre 1 et 4 abstentions.

La recommandation 14 est adoptée par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Stemming

Aanbeveling 9, aldus technisch gecorrigeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Aanbevelingen 10 tot 12

Deze aanbevelingen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De aanbevelingen 10 tot 12 worden aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Amendementen nrs. 33 tot 41

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt de amendementen nrs. 33 tot 41, die een reeks nieuwe aanbevelingen invoeren, voor en verantwoordt ze.

Stemmingen

De amendementen nrs. 33 tot 41 worden verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 13

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 8 voor en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement nr. 8 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 13 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

Aanbeveling 14

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt amendement nr. 42 voor en verantwoordt het.

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 9 voor en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement nr. 42 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 9 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1, bij 4 onthoudingen.

Aanbeveling 14 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Recommandation 15

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 10.

Mme Joëlle Maison présente et justifie l'amendement n° 71.

Mme Clémentine Barzin lui suggère de limiter son amendement à la première phrase, à savoir «Le Gouvernement est également invité à inscrire les grands projets d'infrastructure dans une véritable vision métropolitaine».

Mme Joëlle Maison acquiesce, même si elle ne renonce pas aux idées exprimées par l'amendement initialement déposé.

Votes

L'amendement n° 10 est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 71, tel que sous-amendé, est adopté par 10 voix contre 1 et 4 abstentions.

La recommandation 15, tel qu'amendée, est adoptée par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Amendement n° 72

Mme Joëlle Maison présente et justifie l'amendement n° 72, qui vise à introduire une nouvelle recommandation.

Vote

L'amendement n° 72 est rejeté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Amendements n°s 43 à 54

M. Oliver Rittweger de Moor présente et justifie les amendements n°s 43 à 54, qui visent à introduire de nouvelles recommandations.

Votes

Les amendements n°s 43 à 46 sont rejetés par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Les amendements n°s 47 et 48 sont rejetés par 9 voix contre 6.

Les amendements n°s 49 et 50 sont rejetés par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Les amendements n°s 51 et 52 sont rejetés par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

L'amendement n° 53 est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Aanbeveling 15

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 10 voor en verantwoordt het.

Mevrouw Joëlle Maison stelt amendement nr. 71 voor en verantwoordt het.

Mevrouw Clémentine Barzin stelt voor om het amendement te beperken tot de eerste zin, meer bepaald: "De regering wordt eveneens verzocht grote infrastructuurprojecten te kaderen in een volwaardige grootstedelijke visie".

Mevrouw Joëlle Maison is het daarmee eens, hoewel ze de insteek van het oorspronkelijk ingediende amendement niet ongenegen is.

Stemmingen

Amendement nr. 10 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 71, aldus gesubamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1, bij 4 onthoudingen.

Aanbeveling 15, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 72

Mevrouw Joëlle Maison stelt amendement nr. 72, dat ertoe strekt een nieuwe aanbeveling in te voeren, voor en verantwoordt het.

Stemming

Amendement nr. 72 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Amendementen nrs. 43 tot 54)

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt de amendementen nrs. 43 tot 54, die ertoe strekken een reeks nieuwe aanbevelingen in te voeren, voor en verantwoordt ze.

Stemmingen

De amendementen nrs. 43 tot 46 worden verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

De amendementen nrs. 47 en 48 worden verworpen met 9 stemmen tegen 6.

De amendementen nrs. 49 en 50 worden verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

De amendementen nrs. 51 en 52 worden verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 53 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

L'amendement n° 54 est rejeté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Recommandation 16

Mme Joëlle Maison présente et justifie l'amendement n° 73.

Votes

L'amendement n° 73 est rejeté par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

La recommandation 16 est adoptée par 9 voix et 6 abstentions.

Recommandation 17

M. Ilyas El Omari présente l'amendement n° 18.

Votes

L'amendement n° 18 est rejeté par 9 voix contre 1 et 5 abstentions.

La recommandation 17 est adoptée par 9 voix et 6 abstentions.

Recommandation 18

Cette recommandation ne suscite aucun commentaire.

Vote

La recommandation 18 est adoptée par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Recommandations 19 et 20

Ces recommandations ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les recommandations 19 et 20 sont adoptées par 9 voix et 6 abstentions.

Amendement n° 74

Mme Joëlle Maison présente et justifie l'amendement n° 74, qui vise à introduire une nouvelle recommandation.

Vote

L'amendement n° 74 est rejeté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Amendement nr. 54 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 16

Mevrouw Joëlle Maison stelt amendement nr. 73 voor en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement nr. 73 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Aanbeveling nr. 16 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Aanbeveling 17

De heer Ilyas El Omari stelt amendement nr. 18 voor.

Stemmingen

Amendement nr. 18 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 5 onthoudingen.

Aanbeveling 17 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Aanbeveling 18

Deze aanbeveling lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Aanbeveling 18 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Aanbevelingen 19 en 20

Deze aanbevelingen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De aanbevelingen 19 en 20 worden aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Amendement nr. 74

Mevrouw Joëlle Maison stelt amendement nr. 74, dat een nieuwe aanbeveling invoert, voor en verantwoordt het.

Stemming

Amendement nr. 74 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Amendements n^{os} 55 à 60

M. Oliver Rittweger de Moor présente et justifie les amendements n^{os} 55 à 60, qui introduisent de nouvelles recommandations.

Votes

L'amendement n° 55 est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Les amendements n^{os} 56 à 60 sont rejetés par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Recommandation 21

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 11.

Votes

L'amendement n° 11 est rejeté par 10 voix contre 5.

La recommandation 21 est adoptée par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Recommandation 22

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 12.

Votes

L'amendement n° 12 est rejeté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

La recommandation 22 est adoptée par 9 voix et 6 abstentions.

Amendements n^{os} 61 à 63

M. Oliver Rittweger de Moor présente les amendements n^{os} 61 à 63, qui visent à introduire une série de nouvelles recommandations.

Votes

Les amendements n^{os} 61 à 63 sont rejetés par 9 voix contre 5 et 1 abstention.

Amendement 13

M. Alain Maron présente et justifie l'amendement n° 13, qui introduit une nouvelle recommandation.

Amendementen nrs. 55 tot 60

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt de amendementen nrs. 55 tot 60, die ertoe strekken een reeks nieuwe aanbevelingen in te voeren, voor en verantwoordt ze.

Stemmingen

Amendement nr. 55 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

De amendementen nrs. 56 tot 60 worden verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 21

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 11 voor en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement nr. 11 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 5.

Aanbeveling 21 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 22

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 12 voor en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement nr. 12 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 22 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Amendementen nrs. 61 tot 63

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt de amendementen nrs. 61 tot 63, die ertoe strekken een reeks nieuwe aanbevelingen in te voeren, voor.

Stemmingen

De amendementen nrs. 61 tot 63 worden verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 13

De heer Alain Maron stelt amendement nr. 13, dat ertoe strekt een nieuwe aanbeveling in te voeren, voor en verantwoordt het.

Vote

L’amendement n° 13 est rejeté par 10 voix contre 5.

Amendements n^{os} 75 et 76

M. Ilyas El Omari présente et justifie les amendements n^{os} 75 et 76, qui introduisent deux nouvelles recommandations.

Votes

Les amendements n^{os} 75 et 76 sont rejetés par 9 voix contre 1 et 5 abstentions

3.4. Vote sur l’ensemble des constats et des recommandations

L’ensemble des constats et des recommandations, tels qu’amendés et corrigés techniquement, est adopté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

– *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

Les Rapporteurs,

Sofia BENNANI
Stijn BEX
Jamal IKAZBAN
Amélie PANS

La Présidente,

Anne-Charlotte d’URSEL

Stemming

Amendement nr. 13 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 5.

Amendementen nrs. 75 en 76

De heer Ilyas El Omari stelt de amendementen nrs. 75 en 76, die ertoe strekken twee nieuwe aanbevelingen in te voeren, voor en verantwoordt ze.

Stemmingen

De amendementen nrs. 75 en 76 worden verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 5 onthoudingen.

3.4. Stemming over het geheel van de vaststellingen en aanbevelingen

Het geheel van de vaststellingen en aanbevelingen, aldus geamendeerd en technisch gecorrigeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

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

De Rapporteurs,

Sofia BENNANI
Stijn BEX
Jamal IKAZBAN
Amélie PANS

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d’URSEL