



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

Commission de la Mobilité,

**chargée des Transports publics,
des Travaux publics et de la
Sécurité routière**

RÉUNION DU

MARDI 14 OCTOBRE 2025

SESSION 2025-2026

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

Commissie voor de Mobiliteit,

**belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

VERGADERING VAN

DINSDAG 14 OKTOBER 2025

ZITTING 2025-2026

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkorting en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Interpellation de M. Hicham Talhi	5
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le rapport de la Cour des comptes sur le projet de métro 3 en Région de Bruxelles-Capitale.	
Interpellation jointe de Mme Joëlle Maison	5
concernant le rapport accablant de la Cour des comptes sur le métro 3.	
Interpellation jointe de M. Gilles Verstraeten	5
concernant le rapport d'audit de la Cour des Comptes concernant le métro 3.	
Interpellation jointe de M. Benjamin Dalle	5
concernant l'audit de la Cour des comptes sur les travaux du métro 3.	
Interpellation jointe de M. Stijn Bex	5
concernant le rapport de la Cour des comptes sur le projet de métro 3.	
Interpellation jointe de Mme Clémentine Barzin	5
concernant le rapport de la Cour des Comptes sur le projet de Métro 3.	
Discussion conjointe – Orateurs :	
M. Hicham Talhi (Ecolo)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)	

INHOUD

Interpellatie van de heer Hicham Talhi	5
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het rapport van het Rekenhof over het metro 3-project in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Joëlle Maison	5
betreffende het vernietigende rapport van het Rekenhof over metro 3.	
Toegevoegde interpellatie van de heer Gilles Verstraeten	5
betreffende het auditrapport van het Rekenhof over metro 3.	
Toegevoegde interpellatie van de heer Benjamin Dalle	5
betreffende de audit van het Rekenhof over de werken aan metro 3.	
Toegevoegde interpellatie van de heer Stijn Bex	5
betreffende het verslag van het Rekenhof over het metro 3-project.	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Clémentine Barzin	5
betreffende het rapport van het Rekenhof over het project metro 3.	
Gezamenlijke bespreking – Sprekers:	
De heer Hicham Talhi (Ecolo)	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	

M. Gilles Verstraeten (N-VA)		De heer Gilles Verstraeten (N-VA)	
M. Benjamin Dalle (cd&v)		De heer Benjamin Dalle (cd&v)	
M. Stijn Bex (Groen)		De heer Stijn Bex (Groen)	
Mme Clémentine Barzin (MR)		Mevrouw Clémentine Barzin (MR)	
Mme Sofia Bennani (Les Engagés)		Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)	
Mme Françoise De Smedt (PTB)		Mevrouw Françoise De Smedt (PTB)	
Mme Zakia Khattabi (Ecolo)		Mevrouw Zakia Khattabi (Ecolo)	
M. Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar)		De heer Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar)	
Mme Martine Raets (Open Vld)		Mevrouw Martine Raets (Open Vld)	
M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)		De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)	
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Ordres du jour (Dépôt)	40	Moties (Indiening)	40

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1107 **INTERPELLATION DE M. HICHAM TALHI**
1107 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

INTERPELLATIE VAN DE HEER HICHAM TALHI
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1107 concernant le rapport de la Cour des comptes sur le projet de métro 3 en Région de Bruxelles-Capitale.

betreffende het rapport van het Rekenhof over het metro 3-project in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

1107 **INTERPELLATION JOINTE DE MME JOËLLE MAISON**
1107 concernant le rapport accablant de la Cour des comptes sur le métro 3.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JOËLLE MAISON
betreffende het vernietigende rapport van het Rekenhof over metro 3.

1111 **INTERPELLATION JOINTE DE M. GILLES VERSTRAETEN**
1111 concernant le rapport d'audit de la Cour des Comptes concernant le métro 3.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER GILLES VERSTRAETEN
betreffende het auditrapport van het Rekenhof over metro 3.

1111 **INTERPELLATION JOINTE DE M. BENJAMIN DALLE**
1111 concernant l'audit de la Cour des comptes sur les travaux du métro 3.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BENJAMIN DALLE
betreffende de audit van het Rekenhof over de werken aan metro 3.

1111 **INTERPELLATION JOINTE DE M. STIJN BEX**
1111 concernant le rapport de la Cour des comptes sur le projet de métro 3.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER STIJN BEX
betreffende het verslag van het Rekenhof over het metro 3-project.

1117 **INTERPELLATION JOINTE DE MME CLÉMENTINE BARZIN**
1117 concernant le rapport de la Cour des Comptes sur le projet de Métro 3.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN
betreffende het rapport van het Rekenhof over het project metro 3.

1121 **M. Hicham Talhi (Ecolo).**- Le rapport publié par la Cour des comptes sur le projet du métro 3 est un document d'une gravité exceptionnelle, dont la presse relaie de larges extraits. Le magazine Le Vif a notamment publié un excellent article à ce sujet. Il ne s'agit pas d'un simple audit technique, mais d'un constat systémique de défaillances, étalées sur plus d'une décennie, dans la gouvernance, la coordination et la transparence d'un chantier public de plusieurs milliards d'euros.

De heer Hicham Talhi (Ecolo) (in het Frans).- Het rapport van het Rekenhof over metrolijn 3 is meer dan een eenvoudige technische audit, het is een aanklacht tegen systematisch wanbeheer in een dossier dat miljarden euro's kost.

Het project moest de mobiliteit in het Brussels Gewest, dat al onder financiële druk stond, grondig wijzigen, maar sinds 2008 zijn de ambities van het gewest alsmaar minder in overeenstemming met de budgettaire realiteit. Het Rekenhof spreekt over belangenconflicten bij aanbestedingen, slecht uitgevoerde studies en een gebrek aan coördinatie en transparantie. Waarom waren er jarenlang geen alarmsignalen ondanks al die misstanden?

Het rapport wijst op een collectief falen van de overheid en dat mag niet zonder gevolg blijven. Er moet totale transparantie komen: alle documenten moeten beschikbaar gemaakt worden en ieders verantwoordelijkheid moet worden uitgeklaard. Alleen zo kan het vertrouwen van de Brusselaars in hun instellingen

Depuis 2008, ce projet censé transformer la mobilité bruxelloise a surtout creusé le fossé entre les ambitions affichées et la réalité budgétaire d'une Région déjà sous tension financière. La Cour des comptes évoque des intérêts conflictuels dans l'attribution des marchés publics, des études bâclées ou incomplètes, un manque de coordination entre Beliris, la STIB et Bruxelles Mobilité, et surtout un défaut de transparence récurrent envers le gouvernement lui-même.

Madame la Ministre, en tant que responsable actuelle de la politique de mobilité, vous n'êtes certes pas à l'origine de tous ces choix, mais vous avez aujourd'hui la responsabilité de la clarification et de la transparence totale.

Les éléments précités soulèvent des questions fondamentales.

Comment un tel projet a-t-il pu se poursuivre sans signaux d'alerte clairs, malgré des dérives connues et documentées depuis des années ?

Comment expliquer que certaines pièces justificatives de marchés publics, selon les mots mêmes de la Cour, « n'existent plus que comme pièces jointes à un courriel d'un agent pensionné » ?

Ce rapport ne peut pas rester sans suite. Il met en lumière non pas une succession d'erreurs isolées, mais une faillite collective de gouvernance publique. Ce constat appelle une réaction à la hauteur des enjeux : la transparence intégrale, la mise à disposition de tous les documents nécessaires et la clarification des responsabilités à chaque niveau. Il ne s'agit pas de chercher des coupables a posteriori, mais de restaurer la confiance des Bruxellois dans la capacité de leurs institutions à gérer avec rigueur et loyauté un projet d'intérêt collectif.

C'est pourquoi nous vous demandons aujourd'hui un engagement clair : que la lumière soit faite sur chaque étape, chaque décision et chaque euro dépensé dans ce dossier. La crédibilité de notre action publique et la légitimité du projet de ligne de métro 3 en dépendent.

1123 **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Le rapport que la Cour des comptes vient de publier sur le projet de ligne de métro 3 est sans appel. Ce qui devait être un projet structurant pour la mobilité et l'économie bruxelloises est devenu le symbole d'une dérive budgétaire, technique et administrative, et d'un problème de gouvernance majeur.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le budget initial, inférieur à 1 milliard d'euros en 2013, atteint désormais près de 4,8 milliards d'euros, et la mise en service, promise pour 2020, est désormais prévue pour 2035, voire 2040. La Cour des comptes pointe aussi des erreurs techniques, un pilotage défaillant, un processus décisionnel incohérent et un manque de transparence tel qu'elle-même a été entravée dans son travail.

Pareille situation appelle des réponses politiques claires. Le dossier du métro 3 se trouve certainement au cœur des discussions que vous tenez à six sur le budget 2026, car on ne peut bâtir une trajectoire budgétaire crédible sans y intégrer le projet le plus lourd et le plus incertain de la Région.

Le métro 3 n'est pas un projet d'intérêt local, mais d'intérêt national, dont bénéficieraient plus de 150.000 navetteurs venant chaque jour en transport en commun depuis la périphérie. Or le niveau fédéral s'en est désengagé, puisque le gouvernement Arizona a choisi de réduire les moyens budgétaires de Beliris,

hersteld worden. Daarom vragen wij u om duidelijkheid te scheppen over elke beslissing die genomen is en elke euro die uitgegeven is in dit dossier.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - Het rapport van het Rekenhof over metrolijn 3 maakt duidelijk dat hier sprake is van budgettair, technisch en administratief wanbeheer.

Het oorspronkelijk budget van 1 miljard euro is al gegroeid tot 4,8 miljard euro en in plaats van in 2020, zoals beloofd, zal de metro ten vroegste operationeel zijn in 2035 of 2040. Er zijn technische fouten gemaakt, het beslissingsproces verliep erg onsamenhangend en er was een totaal gebrek aan transparantie. Dat vraagt om een duidelijk politiek antwoord.

Ongetwijfeld komt het project aan bod bij de gesprekken over de begroting voor 2026, maar dit is een project van nationaal belang, dat ook ruim 150.000 pendelaars ten goede zal komen. Toch heeft de arizonaregering de middelen voor Beliris teruggeschroefd.

DéFI steunde de invoering van de nieuwe metrolijn, maar zodra de eerste technische problemen opdoken, hebben wij ook meteen transparantie geëist en hoorzittingen gevraagd. Wij vragen nu, net als het Rekenhof, een onafhankelijke evaluatie van het project, die rekening houdt met het feit dat het traject Noord-Bordet erg belangrijk is voor de modal shift, maar ook dat een verlenging van de premetro tot Albert zonder voortzetting naar het noorden weinig zin heeft.

l'instrument chargé de soutenir les grands investissements bruxellois. Dont acte.

Le groupe DéFI a soutenu la création de cette nouvelle ligne de métro, convaincu de son importance pour la mobilité et l'économie régionales, mais il refuse la fuite en avant. Dès l'apparition des premiers problèmes techniques, notamment sous le palais du Midi, nous avons demandé des auditions et réclamé la transparence.

Aujourd'hui, notre position est claire : nous voulons une évaluation indépendante du projet, en conformité avec les recommandations de la Cour des comptes. Elle devra se faire sans tabou, sachant que :

- le tronçon Nord-Bordet dessert des quartiers densément peuplés et mal connectés. Il est donc le plus pertinent du point de vue du report modal ;

- à l'inverse, la prolongation du prémétro existant jusqu'à la station Albert, sans suite vers le nord, créerait une rupture de charge absurde pour un gain de mobilité quasiment inexistant.

La STIB a présenté plusieurs scénarios. Ils ne sont pas techniques, mais profondément politiques, et ils exigent un choix clair du futur gouvernement.

1125 Pourquoi les coûts ont-ils à ce point dérapé ? Pourquoi y a-t-il des conflits d'intérêts, des zones d'ombre dans l'attribution des marchés et des approximations dans la rédaction des cahiers des charges ?

Confirmez-vous que la Cour des Comptes n'a pas eu accès à tous les documents nécessaires à son audit ? Garantisiez-vous que l'ensemble des pièces - rapport de pilotage, études, marchés publics, bilan financier - seront transmis au Parlement et à la Cour ?

Plus important pour l'avenir : où en est l'actualisation des études sur les différents scénarios proposés par la STIB ? Conformément aux remarques de la Cour des Comptes, existe-t-il une première évaluation de leurs coûts et bénéfices ?

Enfin, considérant le rapport de la Cour des comptes et les multiples dérives qu'il met en lumière, le projet de métro 3 sera-t-il intégralement poursuivi, partiellement poursuivi, mis sur pause dans son ensemble ou suspendu temporairement sur l'un de ses tronçons ?

1125 **M. le président.-** Je rappelle que, dans le cadre du contrôle parlementaire en commission, on n'interroge jamais la ministre sur ses intentions.

1129 **M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).-** La N-VA a toujours soutenu le projet du métro. Notre infrastructure de transport public n'a pas été assez adaptée au fil des années,

De MIVB heeft verschillende scenario's voorgesteld, maar de keuze daartussen is een politieke keuze en moet dus door de toekomstige regering gemaakt worden.

Waarom zijn de kosten zo uit de hand gelopen? Kunt u de belangenconflicten en onduidelijkheden bij de openbare aanbestedingen verklaren?

Klopt het dat het Rekenhof voor zijn audit geen toegang had tot alle documenten? Garandeert u dat die allemaal bezorgd zullen worden aan het Rekenhof en het parlement?

Hoever staat de studie over de scenario's die de MIVB voorstelde? Is er een eerste kosten-batenanalyse?

Hoe moet het nu verder met het project?

De voorzitter.- Een minister kan niet ondervraagd worden over zijn of haar intenties.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- In principe is de N-VA-fractie voorstander van het metroproject, dat we altijd hebben gesteund. We blijven van mening dat onze openbaarvervoersinfrastructuur in de loop van de jaren onvoldoende werd aangepast aan de bevolkingstoename, niet het

à mesure que la population augmentait, notamment dans les quartiers densément peuplés.

Le métro bruxellois date des années 1970. Il était grand temps d'investir dans des moyens de transport plus nombreux, plus rapides et de grande capacité. Toutefois, le dossier de la ligne 3 est à ajouter à la longue liste des désillusions bruxelloises.

Le dernier rapport de la Cour des comptes rejoint les critiques émises depuis longtemps par la N-VA, en particulier concernant la faisabilité financière du projet. Il révèle également de graves manquements dans la gestion administrative et financière, la prise de décisions et la transparence du dossier.

Commençons par l'étude de faisabilité et d'opportunité réalisée à l'initiative de Beliris et avec l'approbation du gouvernement fédéral, dont la N-VA ne faisait alors pas partie.

La Cour des comptes fustige le manque de neutralité de l'étude ainsi que son fondement sur des politiques qui n'ont jamais vu le jour, comme le péage urbain. C'est un peu une habitude bruxelloise d'inscrire au budget des mesures qui ne sont jamais adoptées. En outre, les estimations de coûts étaient trop optimistes et incomplètes. Enfin, la décision de 2013 a été prise sans justification budgétaire réaliste ni transparence.

¹¹³¹ *Depuis lors, le dossier a été discuté à maintes reprises au sein de cette commission, avec toujours les mêmes questions.*

La Cour des comptes confirme à présent ces préoccupations. Elle souligne, entre autres, l'absence d'études préalables de qualité, des lacunes dans les procédures d'adjudication et des problèmes de coordination. La structure mise en place est en effet opaque et ne pouvait pas fonctionner correctement.

La Cour pointe avant tout un manque de transparence dans le processus. Le coût estimé approche désormais les 5 milliards

minst in bepaalde wijken met een hoge bevolkingsdichtheid en redelijk wat armoede, die zeer slecht verbonden zijn met het vervoersnetwerk in vergelijking met bepaalde andere wijken.

De Brusselse metro dateert voornamelijk uit de jaren zeventig. Het was tijd om te investeren in meer en snelle vervoersmogelijkheden met een grote capaciteit. Het is op zich goed om onze infrastructuur aan te passen aan de bevolking. Het hele dossier van metrolijn 3 is echter een van de zaken die we stilaan aan het Brusselse blunderboek kunnen toevoegen. Dat boek bevat helaas steeds meer hemeltergende volumes.

Het recente auditrapport van het Rekenhof is bijzonder kritisch en sluit aan bij een aantal zaken waar de N-VA allang kritiek op heeft. Het Rekenhof stelt met name de financiële haalbaarheid van het project ernstig ter discussie. Toen mevrouw Van Achter in de commissie voor de Financiën aan minister Gatz vroeg hoe hij het project nog zou financieren, gaf de minister toe dat hij dat tot 2024 nog ongeveer wist, maar dat het daarna open lag. Dat is vreemd voor een project van die omvang.

Het rapport van het Rekenhof legt ook ernstige tekortkomingen bloot in het financieel en administratief beheer, de besluitvorming en de transparantie van het dossier. Ook over die zaken stellen we ons al jaren ernstige vragen.

Laten we beginnen bij de opportuniteits- en haalbaarheidsstudie die in 2010 werd gegund aan SM BMN, op initiatief van Beliris en met goedkeuring van de federale regering. Voor we met alle zonden worden overladen: de N-VA zat toen niet in de regering, dus dat was niet onze beslissing.

Het Rekenhof is bijzonder scherp en stelt daarover dat de opportuniteitsstudie niet neutraal was door een structureel belangenconflict bij de gunning. Bovendien vertrok de studie van beleidsaannames die nooit werden uitgevoerd, zoals de invoering van een stadstol. Dat is een beetje de gewoonte aan het worden in Brussel, met begrotingen waar zaken worden ingeschreven die niet beslist zijn en vervolgens nooit beslist worden. Voorts waren de kostenschattingen te optimistisch en onvolledig. Ten slotte werd de beslissing van 2013 genomen zonder realistische budgettaire onderbouwing en zonder transparantie. Voor iemand die de Brusselse politiek op de voet volgt, zijn al die zaken helaas weinig verrassend.

Het dossier is ondertussen talloze keren besproken in deze commissie. Telkens kwamen dezelfde vragen terug over de fasering, prioriteiten, het financieringsplan, de risico's, mogelijke scenario's en keuzes die moesten worden gemaakt. Dat laatste lijkt overigens nooit te zijn gebeurd.

Vandaag bevestigt het Rekenhof opnieuw precies die bezorgdheden. Het wijst op een gebrek aan kwalitatieve voorafgaande studies. Zo is er sprake van ontoereikend bodemonderzoek, tekortkomingen in de aanbestedingsprocedures en onsamenhangende besluitvorming, mede door coördinatieproblemen tussen de betrokkenen. Ook

d'euros, pour autant que la ligne soit mise en service en 2035, soit dix ans plus tard que prévu.

À ce jour, il reste encore plus de 4,4 milliards d'euros à trouver, alors que la dette brute consolidée de la Région s'élevait déjà à 14 milliards d'euros en 2024.

Le résultat est un chantier ouvert en plein centre-ville, avec des années de nuisances pour les riverains et les commerçants. Une fois encore, il s'agit d'un projet qui porte gravement atteinte à la crédibilité déjà faible de la Région.

Selon la Cour des comptes, une telle situation aurait pu être évitée si la réglementation sur les marchés publics avait été respectée et le projet, correctement géré. Or, je n'ai pas l'impression que le dossier ait fait l'objet d'un suivi politique suffisant.

over dat laatste hebben we het al gehad. De structuur die is opgezet, is ondoorzichtig en kon onmogelijk goed functioneren.

Het Rekenhof wijst bovenal op het gebrek aan transparantie dat het proces heeft belemmerd. De gevolgen zijn bijzonder ernstig. De geraamde prijs van het project bedraagt ondertussen bijna 5 miljard euro, terwijl de ingebruikname pas wordt verwacht in 2035. Dat is uiteraard op voorwaarde dat de uitvoering kan doorgaan. Het is bovendien tien jaar later dan oorspronkelijk gepland.

Tot nu toe is er al 400 miljoen euro uitgegeven, wat betekent dat er nog ruim 4,4 miljard euro moet worden gevonden om de werken te voltooiën - terwijl het Brussels Gewest in 2024 al kampte met een geconsolideerde bruto schuld van 14 miljard euro.

Het resultaat is een open bouwput midden in de stad die jarenlang overlast veroorzaakt voor buurtbewoners en handelaars. Daarnaast zijn er de teleurgestelde burgers die geloofden dat het project ooit tot een goed einde zou komen en hoopten dat het een van de goede projecten zou zijn die aantonen dat het Brussels Gewest nog vooruitgang kan boeken en goede zaken kan realiseren. Het gaat met andere woorden eens te meer om een project dat de toch al niet meer zo grote geloofwaardigheid van het gewest ernstige schade berokkent.

Onvermijdelijk komen we dan uit bij de vraag of dit had kunnen worden voorkomen. Volgens het Rekenhof is dat wel degelijk het geval. De tekortkomingen in het projectbeheer en in de naleving van de regelgeving rond overheidsopdrachten zouden volgens het Rekenhof rechtstreeks hebben geleid tot vertragingen en kostenoverschrijdingen.

Dat roept grote vragen op over de politieke opvolging van dit project. U bent weliswaar niet de enige minister van Mobiliteit van het Brussels Gewest die bij het project betrokken was, maar ik heb niet de indruk dat het project de voorbije vijf jaar voldoende opgevolgd is of bijgestuurd werd toen dat nodig was.

Het recente onderzoek van de VUB toont overigens ook aan dat de opportuniteit van het project zelf onder druk staat. De tijdswinst voor de reizigers is mogelijk beperkt; bij een gedeeltelijke aanleg dreigt zelfs een langere reistijd, en het maatschappelijke rendement van de investering is volgens de VUB twijfelachtig geworden. Hoewel de VUB erkent dat het argument van herverdeling te maken is voor het project, omdat mensen met lagere inkomens zonder auto in de armere wijken het meest baat zouden hebben bij een goed openbaarvervoerproject, worden net die mensen het zwaarst getroffen door de overlast van vandaag en de schulden van morgen.

Tijdens de commissievergadering van 24 oktober 2023 verklaarde u dat u alles in het werk zou stellen om een volledig dossier af te leveren voor de verkiezingen. Na de verkiezingen kregen we echter vooral te horen: "Een regering in lopende

¹¹³³ *La récente étude de la VUB remet en question la pertinence même du projet. Le gain de temps pour les voyageurs pourrait être limité, voire inexistant, et le rendement social de l'investissement serait incertain.*

En octobre 2023, vous aviez déclaré en commission vouloir tout mettre en œuvre pour présenter un dossier complet avant les élections. Vous auriez dû en effet agir avant que nous soyons en affaires courantes.

Bien que vous reconnaissiez les erreurs du passé, je me demande quel engagement vous pouvez prendre aujourd'hui pour apporter les corrections nécessaires au projet. Une commission spéciale ou, à tout le moins, des auditions complémentaires me semblent plus que justifiées, vu l'ampleur du dossier et son impact social.

Comme vous y faites référence dans votre réponse quant au rapport, une analyse coût-bénéfice actualisée sera-t-elle effectuée ?

Quand et comment le gouvernement bruxellois donnera-t-il suite aux recommandations ?

Quelles réelles options de financement sont encore envisagées ?

Comment évaluez-vous les scénarios étudiés par la STIB ?

Les travaux sont-ils complètement à l'arrêt ? Quelles sont les conséquences sur les coûts et le calendrier du projet ?

zaken kan geen grote beslissingen nemen." Welnu, dan had u die misschien vóór de verkiezingen moeten nemen.

De crisis valt in elk geval niet meer te ontlopen. Hoewel u de fouten en de risico's uit het verleden erkent, vraag ik me af welk engagement u kunt nemen voor de nodige bijsturing van het project. Gezien de omvang van het dossier en de maatschappelijke impact lijkt het mij meer dan gerechtvaardigd een bijzondere commissie, of in ieder geval bijkomende hoorzittingen, in te richten. Zoals gisteren gezegd zullen die laatste vermoedelijk georganiseerd worden.

Komt er een geactualiseerde kosten-batenanalyse, die rekening houdt met zowel de bevindingen van het Rekenhof als de conclusies van de VUB-studie? In uw antwoord op het verslag verwees u daar al naar.

Hoe en op welke termijn zal de Brusselse regering mogelijk toch iets met de aanbevelingen doen? Of laat u de boel verder ontsporen, met de lopende zaken als excuus?

Welke reële financieringsopties liggen er, gezien de financiële implicaties van het huidige plan, nog op tafel?

Hoe evalueert u de scenario's die de MIVB onderzocht heeft?

Liggen de werkzaamheden op dit moment volledig stil? Wat is de impact daarvan op de kostprijs en de planning?

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- We bespreken vandaag een rapport dat, zelfs naar de normen van het Rekenhof, bijzonder scherp is. Uit de audit blijkt dat het project gebukt gaat onder zwak management, wanbeheer, wettelijke onregelmatigheden, een gebrekkige planning, technische fouten en een financieel onhoudbare situatie.

Metrolijn 3 begon ooit als de prachtige droom van een snelle verbinding tussen Evere en Vorst, gepland voor 2020 en begroot op minder dan 1 miljard euro. Vandaag, vijftien jaar later, raamt het Rekenhof de kostprijs op bijna 5 miljard euro, een stijging met 477%, en het gaat uit van een oplevering ten vroegste in 2035. De droom werd een fata morgana.

Met een financieringstekort van bijna 4 miljard euro is de financiële haalbaarheid niet verzekerd. Het project dreigt de Brusselse begroting decennialang te bezwaren, terwijl het gewest nu al ongeveer 15 miljard euro schuld torst. Het is dus helemaal geen verrassing en dat weten u en de regering ook, mevrouw de minister. Er is geen financiering voor het plan. Er is zelfs geen plan.

Toen ik de regering en minister Gatz daar voor de verkiezingen over aansprak, kreeg ik te horen dat het wel in orde zou komen, want er werd op een publiek-private samenwerking gerekend. Nu blijkt dat dat meer dan 3 miljard euro extra kost en een enorme vertraging teweegbrengt. Daar klaagt natuurlijk alleen een kniesoor over.

¹¹³⁵ **M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- Selon l'audit de la Cour des comptes, le projet de ligne de métro 3 souffre d'une gestion défaillante, d'une mauvaise administration, d'irrégularités juridiques, d'une planification inadéquate, d'erreurs techniques et d'une situation financière intenable.

La ligne de métro 3 était à l'origine un beau projet visant à relier rapidement Evere et Forest dès 2020 pour moins d'un milliard d'euros. Aujourd'hui, la réception des travaux est reportée à 2035, pour un coût presque quintuplé. Étant donné l'endettement de notre Région, il n'y a pas de financement pour le projet, malgré les assertions du ministre Gatz avant les élections qu'un partenariat public-privé résoudrait le problème.

L'audit souligne en outre les manquements du projet à toutes sortes d'égards : incohérence du processus décisionnel, faible évaluation des risques, coordination déficiente entre mobilité et aménagement du territoire, répartition peu claire des responsabilités entre la STIB, Beliris et Bruxelles Mobilité, opacité et imprudence de la STIB.

¹¹³⁷ *L'administration est si chaotique que même la Cour des comptes n'a pas pu recevoir tous les documents qu'elle avait demandés. Parmi les irrégularités juridiques, elle constate des infractions à la réglementation relative aux marchés publics : publicité incomplète, absence de véritable concurrence, dépendance à l'égard de fournisseurs attirés et erreurs dans l'évaluation des offres.*

Les tronçons problématiques de la station Toots Thielemans, du palais du Midi et de la gare du Nord ont subi une explosion des coûts et un arrêt des travaux et des permis, bloquant des quartiers entiers.

Après avoir qualifié les réponses de la STIB de rassurantes, vous avez fini par saluer le travail approfondi de la Cour des comptes et annoncer que ses recommandations seraient traduites en actions. Vous avez notamment pris l'engagement important de commander une nouvelle analyse coût-bénéfice tenant compte de la réalité budgétaire.

Cette ligne de métro est-elle vraiment la meilleure solution pour améliorer la mobilité entre le nord et le sud de notre ville ?

¹¹³⁹ *L'arrêt des travaux nous semble être la seule option possible à l'heure actuelle, une décision indigeste pour les habitants et*

De audit gaat nog veel verder. De risico's bij metrolijn 3 zijn niet onder controle. De audit wijst op een onsamenhangend besluitvormingsproces, een zwakke voorafgaande evaluatie, een gebrekkige coördinatie tussen mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening en een onduidelijke verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de MIVB, Beliris en Brussel Mobiliteit. Bovendien legt de MIVB volgens het Rekenhof onvoldoende transparantie en voorzichtigheid aan de dag, terwijl de communicatie met andere betrokken partijen ernstig tekortschiet.

De administratie is chaotisch. Sommige dossiers bestaan enkel als bijlage bij e-mails van gepensioneerde medewerkers. Zelfs het Rekenhof kreeg niet alle documenten die het opvroeg.

De wettelijke onregelmatigheden zijn misschien nog wel het verontrustendst. Het Rekenhof stelt meerdere inbreuken op de regels voor overheidsopdrachten vast: onvolledige publiciteit, gebrek aan echte mededinging, afhankelijkheid van vaste leveranciers en fouten in de evaluatie van offertes. Het lijken geen toevallige slordigheden, maar structurele gebreken in de naleving van de regels voor overheidsopdrachten.

Ook de details over de probleempunten spreken boekdelen. De hele saga rond het station Grondwet en met name de verbinding onder het Zuidpaleis is een verschrikkelijk dieptepunt in dit dossier. De geotechnische studies blijken ontoereikend en het kostenplaatje van de werkzaamheden is ondertussen opgelopen tot meer dan 750 miljoen euro. Gebruikers, sport- en jeugdverenigingen en handelaars moesten het Zuidpaleis verlaten. De prijs is hoog, nog los van de vreselijke ongemakken voor al die mensen. Ook aan het Noordstation moesten de plannen worden herzien na fouten in de bodemstudie. De voorlopige meerkosten daar bedragen 63,6 miljoen euro. Ondertussen liggen de werkzaamheden al maanden stil en blijven de vergunningen geblokkeerd. Dat is falende projectplanning en falend projectmanagement.

Uw eerste reacties op het rapport van het Rekenhof waren wat ongelukkig. U noemde de antwoorden van de MIVB grotendeels geruststellend en vond dat het rapport niet duidelijk preciseert waar de beoordelingsfouten zitten. Vrijdagavond klonk uw reactie al wat genuanceerder. U zei dat het Rekenhof grondig werk heeft geleverd en dat de aanbevelingen zullen worden omgezet in acties. Daarnaast maakte u een heel belangrijke belofte, die aansluit bij de belangrijkste aanbeveling van het Rekenhof, namelijk dat er een nieuwe kosten-batenanalyse komt die rekening houdt met de budgettaire realiteit.

Na vijftien jaar werk en meer dan een half miljard uitgaven gaan we terug naar het startpunt en stellen we ons opnieuw de basisvraag: is deze metrolijn wel de beste oplossing om de mobiliteit tussen het noorden en het zuiden van onze stad te verbeteren, gezien de kosten, de baten en de mogelijke alternatieven?

U koppelde aan die belofte echter niet het logische gevolg, namelijk de stopzetting of bevrozing van de werken, in het

les commerçants de l'avenue de Stalingrad, dont le quartier est dégradé par le chantier depuis trop longtemps. La restauration et l'amélioration de leur espace public doivent former le point de départ d'un plan directeur pour la revalorisation des zones autour des gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. Faisons de cette crise une opportunité.

Les habitants du quartier et les groupes d'action redoutent que la STIB ne lance de nouveaux travaux qui rendraient le projet irréversible. Or, celle-ci a sans doute commis de nombreuses erreurs de planification et d'exécution. Notre Parlement doit clarifier les responsabilités de tous les acteurs, en particulier celles de la STIB et des responsables politiques.

Pour respecter la recommandation de mieux coordonner les acteurs du dossier, dont la poursuite se fera dans l'objectivité et sur la base d'une vue d'ensemble en ce moment inexistante, nous demandons la nomination d'un intendant indépendant.

bijzonder aan het Zuidpaleis. Een nieuwe, onafhankelijke en grondige kosten-batenanalyse duurt al snel een aantal jaar en niets garandeert ons dat de metrolijn en het traject er als beste optie uitkomen.

De stopzetting van de werken lijkt ons de enige mogelijke conclusie op dit moment. Dat is vooral een bittere pil voor de inwoners en handelaars van de getroffen wijk aan het Zuidstation. Ik denk in het bijzonder aan de bewoners van de Stalingradlaan. Samen met de werken voor de metrolijn is hun buurt verder verloederd. De droom van metrolijn 3 werd voor hen een ware nachtmerrie. Ze hebben al veel te lang geleden onder de bouwwerken en de verloederding van hun buurt. De openbare ruimte moet daar hersteld en verbeterd worden. Dit moet de start zijn van een masterplan voor de brede opwaardering van de buurt van het Zuidstation en van het Noordstation. Laten we van deze crisis een opportuniteit maken.

Bovendien gaat het hier ook over de werking van de MIVB. Buurtbewoners en actiegroepen zijn er als de dood voor dat de MIVB nieuwe werken zal opstarten die het project onomkeerbaar dreigen te maken. Ook inzake projectplanning en -uitvoering lijkt het erop dat de vervoersmaatschappij heel wat steken heeft laten vallen. In dit parlement moet er duidelijkheid komen over de verantwoordelijkheid van alle actoren, zeker van de MIVB en de betrokken politici.

Het is belangrijk dat de uitvoering van de aanbeveling, namelijk een betere coördinatie van alle actoren, en de toekomstvragen objectief worden behandeld. We vragen daarom dat er een onafhankelijke intendant wordt aangesteld die boven de administraties en overheidsbedrijven kan staan. Een van de conclusies van het Rekenhof is immers letterlijk dat er geen enkele instantie of persoon is die een volledig overzicht van het dossier heeft, zelfs de MIVB niet!

¹¹⁴¹ *Reconnaissez-vous que la viabilité financière de la ligne de métro 3 n'est pas assurée et qu'il existe un déficit structurel d'environ 4 milliards d'euros ?*

Confirmez-vous que, dans l'attente de la nouvelle analyse coût-bénéfice, tout chantier, neuf ou en cours, est suspendu et que le palais du Midi ne sera pas démantelé ? Quels sont la portée et le calendrier de l'analyse ? Examinera-t-elle des solutions alternatives comme un réseau de trams amélioré ou une mise en œuvre par étapes ? Garantisiez-vous son indépendance ? Attendra-t-on bien la validation politique de l'analyse et du financement pour réaliser un scénario ?

Comment assurer la pleine implication des citoyens, commerçants et groupes d'intérêt dans le projet ? Qu'est-ce que cela implique pour le choix des scénarios proposés par la STIB cet été et pour leur impact financier ? Privilégiez-vous un scénario en particulier ?

Quelles mesures prendrez-vous pour que ce dossier et d'autres grands projets de la STIB ne pâtissent plus des irrégularités constatées ? Pourquoi la STIB et Beliris n'ont pas pu démontrer

Erkent u dat de financiële levensvatbaarheid van metrolijn 3 niet verzekerd is en dat er een structureel tekort van ongeveer 4 miljard euro bestaat? Hoe vermijdt u dat het gewest verdere verplichtingen aangaat in dit project zolang er geen sluitende financiering bestaat?

Terecht kondigde u een nieuwe kosten-batenanalyse aan. Bevestigt u dat er in afwachting geen nieuwe werkzaamheden worden opgestart en dat de lopende werkzaamheden waar mogelijk worden bevroren? Dat geldt in het bijzonder voor het Zuidpaleis: kunt u bevestigen dat dat niet ontmanteld wordt?

Welke scope en welk tijdspad legt u vast voor de nieuwe kosten-batenanalyse? Worden alternatieven zoals een verbeterd tramnet of een gefaseerde uitvoering daarbij eindelijk gelijkwaardig onderzocht? Garandeert u een onafhankelijke analyse? Bevestigt u dat er geen enkel scenario zal worden uitgevoerd vooraleer die analyse en de financiering politiek gevalideerd zijn?

Hoe garandeert u dat burgers, handelaars en belangenorganisaties deze keer wel volwaardig betrokken worden bij het project? Wat betekent dat voor de keuze van de

que leurs appels d'offres avaient été documentés de manière complète ? Pourquoi des documents importants tels que la note de scénario de la STIB de juin 2025 n'ont-ils pas été communiqués à Beliris et au ministre fédéral ?

Nommerez-vous un intendant pour coordonner le projet, appliquer les recommandations et élaborer le futur plan de la ligne nord-sud ?

toekomstscenario's van metrolijn 3 die de MIVB in de zomer voorstelde, inclusief de financiële impact? Is er een scenario dat uw voorkeur wegdraagt?

Welke concrete stappen zet u naar aanleiding van de vastgestelde onregelmatigheden bij aanbestedingen, waaronder het gebrek aan mededinging, gebrekkige publiciteit en afhankelijkheid van vaste leveranciers? Kunt u garanderen dat soortgelijke fouten niet voorkomen bij andere grote MIVB-projecten? Hoe verklaart u dat de MIVB en Beliris niet konden aantonen dat hun aanbestedingen volledig en correct waren gedocumenteerd? Hoe komt het dat niet alle documenten ter beschikking zijn gesteld? Waarom zijn belangrijke documenten zoals de scenarionota van de MIVB van juni 2025 niet gedeeld met Beliris en de federale minister?

De MIVB, Beliris en Brussel Mobiliteit werkten volgens het Rekenhof zonder duidelijke centrale aansturing. Gaat u over tot de aanstelling van één verantwoordelijke bouwheer of intendant, die de coördinatie en uitvoering van de aanbevelingen bewaakt en het toekomstplan voor de noord-zuidlijn opstelt, te beginnen met de nieuwe kosten-batenanalyse?

¹¹⁴³ **M. Stijn Bex (Groen)** (en néerlandais).- *Après cette discussion du rapport très critique de la Cour des comptes sur le projet de ligne de métro 3 entamé il y a près de vingt ans, nous devons organiser des auditions avec la Cour des comptes, la STIB et Beliris.*

Plusieurs membres de la commission expriment aujourd'hui des opinions divergentes. M. Verstraeten a ainsi déclaré que le gouvernement aurait dû prendre une décision rapide avant les élections, avant d'être enlisé dans les affaires courantes. Or, les problèmes actuels découlent en partie de l'attribution du marché par un gouvernement antérieur en 2019, deux jours avant les élections, sur la base d'un dossier mal ficelé et lacunaire.

De heer Stijn Bex (Groen).- Het Rekenhof is in zijn rapport over het metrolijn 3-project zeer streng. Dat rapport vormt een belangrijk document van meer dan tachtig pagina's en beslaat een periode van bijna twintig jaar waarin beslissingen zijn genomen die steunden op de droom om het openbaar vervoer in Brussel te verbeteren door middel van een bijkomende metrolijn. Bij het zien van dit rapport moeten we erkennen dat sommigen hun dromen misschien te snel voor werkelijkheid hebben genomen.

We mogen de discussie over het rapport van het Rekenhof niet beperken tot deze commissievergadering. We moeten hier dieper op ingaan en hoorzittingen organiseren met het Rekenhof, de MIVB en Beliris. Nadien kunnen we daar nog op voortwerken, zodat we er alle nodige lessen uit kunnen trekken.

Verscheidene commissieleden uiten vandaag tegengestelde meningen. Zo zei de heer Verstraeten dat de vorige regering voor de verkiezingen snel had moeten beslissen, zodat ze niet achteraf met de problemen zou kampen die lopende zaken met zich meebrengen. De problemen die we vandaag kennen, komen echter deels voort uit het feit dat een vorige regering in 2019 twee dagen voor de verkiezingen de opdracht voor dit dossier heeft gegund. Volgens het Rekenhof gebeurde dat op basis van een niet zo best samengesteld dossier dat heel wat onvolledigheden bevatte, waardoor de problemen zijn ontstaan waarmee we nu al jaren geconfronteerd worden. Mijnheer Dalle, ik zie u rondkijken op zoek naar de betrokkenen, maar u maakte zelf ook deel uit van de regering die die beslissing nam.

¹¹⁴⁵ *La Cour des comptes constate d'importantes lacunes en matière de planification stratégique, de coordination et de suivi financier, ainsi que des retards considérables et une explosion des coûts.*

Het Rekenhof heeft niet enkel een cijfermatig onderzoek uitgevoerd, maar ook een diepgaande analyse van de manier waarop we zo'n grootschalig infrastructuurproject in Brussel hebben aangepakt, waarop we het vijftien jaar lang hebben voorbereid, beheerd en opgevolgd. Het Rekenhof stelt inderdaad grote tekortkomingen vast op het vlak van strategische

Elle formule donc des recommandations pour améliorer la gestion des grands projets d'infrastructure : gestion des risques plus rigoureuse, plus grande transparence quant à l'avancement des travaux et meilleure coopération interfédérale entre les acteurs concernés, notamment Beliris et la STIB. En outre, la Cour propose de réévaluer la faisabilité financière et sociale du projet sur la base d'une analyse coût-bénéfice tenant compte de son cycle de vie complet et de ses répercussions environnementales et sur la mobilité.

Le scénario de référence implique un transfert modal des voitures particulières vers les transports publics. Or, l'introduction d'un péage urbain, mesure principale pour y parvenir, se fait toujours attendre. Réaliser la ligne 3 sans introduire de péage réduirait la rentabilité de l'investissement public.

¹¹⁴⁷ *Quelles conclusions tirez-vous des constats de la Cour des comptes pour le déroulement ultérieur du projet de ligne de métro 3 ?*

Quelles mesures sont prises pour améliorer la gestion des risques, la coordination et la gestion du projet, en collaboration avec Beliris et la STIB ?

Comment rendre la communication sur l'avancement du projet plus transparente pour le Parlement et le public ?

Quant à savoir si le conseil de la Cour de réévaluer la faisabilité financière et sociale du projet grâce à une analyse coût-bénéfice actualisée sera suivi, la réponse devra sans doute être apportée par le prochain gouvernement.

planning, coördinatie en financiële opvolging. Het wijst ook op aanzienlijke vertragingen en exuberante kostenstijgingen.

Tegelijk formuleert het Rekenhof een reeks aanbevelingen om de aanpak van grote infrastructuurprojecten te verbeteren. Het pleit voor een sterker risicobeheer, meer transparantie over de voortgang en betere interfederale samenwerking tussen de betrokken actoren, met name Beliris en de MIVB. Die twee instanties moeten we overigens ook horen tijdens onze werkzaamheden. Daarnaast stelt het Rekenhof voor om de financiële en maatschappelijke haalbaarheid van metrolijn 3 opnieuw te evalueren aan de hand van een grondige kosten-batenanalyse, rekening houdend met de volledige levenscyclus en de milieu- en mobiliteitsimpact van het project.

Volgens het referentiescenario zou er een modale verschuiving van personenwagens naar het openbaar vervoer komen. Het Rekenhof stelt vast dat de maatregel die dat voornamelijk moest teweegbrengen, namelijk de invoering van een tolheffing in 2020, nog altijd op zich laat wachten. Het is niet alleen door massaal te investeren in infrastructuur dat we de mobiliteitssituatie in Brussel kunnen verbeteren, maar ook door slim om te gaan met de verkeersbelasting. Metrolijn 3 aanleggen zonder parallel daarmee een tolheffing in te voeren, zou immers de rendabiliteit van de overheidsinvestering verminderen en bovendien de financiële middelen van het gewest beperken om zowel de investeringskosten als de exploitatiekosten te subsidiëren. Ik vestig de aandacht daarop, omdat misschien weinig partijen die passage in het rapport met veel aandacht hebben willen bekijken.

Het verslag roept vanzelfsprekend vragen op over hoe we in Brussel omgaan met grote infrastructuurinvesteringen en hoe we ze voorbereiden, opvolgen en verantwoorden tegenover de Brusselaars. In die zin biedt het een kans om lessen te trekken voor de toekomst en de transparantie en efficiëntie van onze besluitvorming verder te versterken. Tegelijk moeten we natuurlijk concrete beslissingen nemen in een concreet dossier. De vragen daarover van de collega's zijn dan ook terecht.

Hoe beoordeelt u de bevindingen van het Rekenhof en welke conclusies trekt u eruit voor het verdere verloop van het metro 3-project?

Welke maatregelen worden momenteel genomen om het risicobeheer, de coördinatie en de projectsturing van metrolijn 3 te verbeteren in samenwerking met Beliris en de MIVB?

Hoe wilt u de transparantie en de communicatie over de voortgang van het project versterken, zowel ten aanzien van het parlement als van het brede publiek? Zeker de bewoners van de wijk rond het Zuidpaleis hebben daar alle recht op.

Bent u, in lijn met de aanbevelingen van het Rekenhof, van plan de financiële en maatschappelijke haalbaarheid van metrolijn 3 opnieuw te evalueren via een geactualiseerde kosten-batenanalyse? Ik denk dat u die vraag vandaag niet alleen kunt beantwoorden en dat die inderdaad voor de volgende regering is.

1149 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- La presse, et singulièrement le journal L'Écho, a révélé un rapport provisoire de la Cour des Comptes sur le dossier du projet de métro 3 à Bruxelles. Celle-ci constate que les risques sont insuffisamment maîtrisés au niveau de :

- la planification stratégique, qui résulte d'un processus décisionnel incohérent et d'une évaluation ex ante peu rigoureuse, et se heurte aux interdépendances mal assurées entre des politiques publiques de mobilité et d'aménagement du territoire, qu'elles soient organisées à l'échelon régional ou interfédéral ;

- le pilotage, caractérisé par un manque de transparence et de prudence, qui donne lieu à des difficultés de coordination entre les différents acteurs du projet et ne prend pas appui sur les avis des organes participant à la gestion des infrastructures de mobilité. Ainsi, la commission régionale de la Mobilité n'a pas systématiquement été saisie par le gouvernement bruxellois de demandes d'avis ;

- la conception, qui ne se fonde pas sur des études préliminaires approfondies, et l'exécution, qui est pénalisée par des documents d'appels d'offres contenant des ambiguïtés et des erreurs. Concrètement, des choix de tracés et de techniques de construction ciblés n'ont pas permis d'examiner en profondeur chaque solution selon des principes d'économie et d'efficacité. Le suivi des programmes laisse en outre place à une mise en œuvre imprudente. Cette programmation mal assurée a entraîné des modifications coûteuses en cascade au fur et à mesure de l'exécution des travaux ;

- la légalité, qui n'est pas systématiquement respectée dans la gestion des marchés publics. La Cour des comptes constate des lacunes dans le contrôle interne ayant trait au non-respect des règles de publicité, à la durée excessive des marchés, à l'absence de mise en concurrence de marchés successifs, à la faible concurrence et à la dépendance excessive à certains fournisseurs, à la fiabilité insuffisante des estimations de la valeur des marchés et des quantités présumées, à la pondération non représentative des critères d'attribution et à des incohérences dans l'évaluation des offres ;

- le financement, dans la mesure où, selon les prévisions de 2024, la Région de Bruxelles-Capitale accuse un déficit de financement du projet de ligne de métro 3 de près de quatre milliards d'euros. À l'origine, en 2015, le gouvernement bruxellois avait acté des prévisions de 1,3 milliard d'euros pour la réalisation de la ligne complète, avec une mise en service en 2024. Cette année-là, alors que la quasi-totalité des chantiers liés au métro étaient à l'arrêt, le coût du projet a été estimé à 4,7 milliards d'euros, ce qui fait apparaître un surcoût de 255 % par rapport à 2015.

Het is van het grootste belang dat de onderhandelaars met alles wat hier op tafel ligt, onder meer van het Rekenhof, aan de slag gaan om een weloverwogen keuze te maken voor de volgende jaren.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- In het voorlopige verslag van het Rekenhof over metrolijn 3 dat de media wereldkundig maakten, staat dat het project onvoldoende is ingedekt tegen allerlei risico's.

Het beslissingsproces is incoherent en de evaluatie nattevingerwerk, het management wordt gekenmerkt door een gebrek aan transparantie en aan voorzichtigheid, het ontwerp is niet gebaseerd op uitgebreid voorafgaand onderzoek, de openbare aanbestedingen zijn niet altijd volgens de regels gebeurd en de financiering vertoont een groot tekort.

Oorspronkelijk was er 1,3 miljard gebudgetteerd voor de aanleg van de lijn, die in 2024 in dienst zou worden genomen. Nu worden de kosten op 4,7 miljard euro geraamd. Dat is een toename met 255% sinds 2015.

1151 Selon la Cour des Comptes, hormis l'explosion des coûts, tous ces éléments ont pour conséquences un retard de quinze ans de la mise en service de la ligne, un risque de compromettre les objectifs régionaux de réduction du trafic automobile et en matière de transition écologique, ainsi que la crainte que le projet ne soit pas rentable du point de vue socio-économique.

Les recommandations de la Cour comprennent notamment une réévaluation et une amélioration de la gouvernance, le renforcement de la qualité des études préalables, l'analyse des options de financement et la révision de la planification stratégique.

Attaché au projet de métro, mon groupe a suivi avec attention ce dossier, et en particulier la question du palais du Midi. Nous avons pointé les retards et les manques de transparence. Nous avons demandé des auditions et déposé une proposition de résolution, avec des requêtes précises à l'attention du gouvernement sortant. À cet égard, je salue le travail de mes collègues, Mmes d'Ursel et Czekalski, ainsi que M. Coomans de Brachène.

Eu égard à la gestion passée, nous devons aujourd'hui faire le point avec clarté sur le dossier. Ce sont vos compétences, mais aussi les décisions d'un gouvernement dans son ensemble, que nous nous devons d'examiner en toute transparence. Je suis quelque peu étonnée de constater le détachement de certains groupes politiques, pourtant issus de la majorité sortante, quant à cette question.

Face à une dette de plus de 14 milliards d'euros, la Région est confrontée à des choix difficiles, pour lesquels je salue le courage de tous les partis autour de la table. Dans ce contexte, la mauvaise gestion pointée dans le rapport de la Cour pourrait hypothéquer la poursuite du projet de la ligne de métro 3, alors qu'elle est nécessaire pour assumer les flux de voyageurs sur cet axe structurant de notre Région. À la suite de cet échange, nous devons faire toute la clarté sur le dossier, le cas échéant avec des auditions.

Au regard des compétences du gouvernement bruxellois sortant, quelle est votre réaction sur les différents points mis en lumière dans l'audit - planification stratégique, pilotage, conception, légalité et financement -, ainsi que sur les recommandations de la Cour des comptes ?

1153 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- La Cour des comptes a récemment rendu un rapport particulièrement interpellant sur la gestion du dossier de la ligne de métro 3 à Bruxelles. Ce document met en exergue une série de faiblesses structurelles et des risques majeurs pour l'avenir du projet. Plus largement, il menacerait la gouvernance publique à Bruxelles.

Je ne vais pas revenir sur tous les points soulevés par mes collègues et j'irai droit au but.

Parmi les constats principaux dressés par la Cour des comptes, je retiendrai la faiblesse de la planification stratégique découlant

Volgens het Rekenhof zullen de problemen tot vijftien jaar vertraging leiden en de gewestelijke doelstelling om het autoverkeer terug te dringen en de ecologische transitie in het gedrang brengen. Bovendien bestaat er twijfel over de rendabiliteit van het project.

Het hof raadt aan het project opnieuw te evalueren, het management te verbeteren, de kwaliteit van het voorafgaande onderzoek te verbeteren, de financieringsopties te bekijken en de strategische planning te herbekijken.

Mijn fractie wees al eerder op de vertraging en het gebrek aan transparantie. We hebben hoorzittingen gevraagd en een voorstel van resolutie met precieze vragen aan de uittredende regering ingediend. Vandaag moeten we klaarheid scheppen over het project. Het verbaast me dat sommige fracties zo onbewogen blijven.

Met een schuld van meer dan 14 miljard euro komt het gewest voor lastige keuzes te staan. Het wanbeheer dat in het rapport van het Rekenhof wordt aangetoond, zou het vervolg van de aanleg op de helling kunnen zetten, terwijl metrolijn 3 echt nodig is om de reizigersstromen in goede banen te leiden.

Hoe regeert u op de punten die in de audit naar boven komen?

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Het Rekenhof wees in een recent rapport op een reeks structurele zwakheden en risico's in het dossier van metrolijn 3. Het Rekenhof noemt de strategische planning zwak en de besluitvorming incoherent. Er is te weinig transparantie en coördinatie en de technische aspecten zijn gebaseerd op onvolledige studies en slordige bestekken. Dat leidt tot aanzienlijke meerkosten. Daarnaast zouden sommige wettelijke verplichtingen niet zijn nagekomen en is er een te grote afhankelijkheid van bepaalde leveranciers.*

d'un processus décisionnel fragmenté, peu cohérent, sans réelle articulation entre les différents niveaux de pouvoir.

On constate aussi un pilotage déficient marqué par un manque de transparence, de coordination et de suivi des différents acteurs du projet.

On a pu en outre observer une conception technique lacunaire reposant sur des études préliminaires incomplètes et des cahiers des charges imprécis entraînant des surcoûts en cascade.

À tout cela s'ajoutent des manquements à la légalité et à la mise en concurrence dans la gestion de certains marchés publics et les signes d'une dépendance excessive à certains fournisseurs.

Tous ces éléments sont véritablement problématiques.

Le dérapage financier majeur du dossier est estimé aujourd'hui à près de 4,7 milliards d'euros, ce qui représente un surcoût de l'ordre de 250 % par rapport aux prévisions initiales de 2015 qui s'élevaient à 1,3 milliard d'euros. Il faut noter que l'explosion de cette prévision budgétaire s'est produite entre 2020 et 2024.

Le projet, qui devait être livré en 2024, cristallise désormais les inquiétudes des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics eux-mêmes au sujet de la capacité de la Région de mener à bien un chantier d'envergure dans le respect des règles, des délais et des finances publiques.

Quelle est votre lecture du rapport de la Cour des comptes ?

Quelles mesures correctives votre gouvernement a-t-il prévu de mettre en place ?

Quelles actions avez-vous prises pour renforcer la gouvernance, la transparence et la coordination entre les différents acteurs publics du dossier ?

1155 Le projet de métro 3, qui constitue un enjeu structurant pour la mobilité bruxelloise, avait le potentiel d'être un exemple de bonne gouvernance. Malheureusement, il est aujourd'hui perçu comme un symbole d'improvisation, contribuant à une certaine défiance des citoyens envers l'action publique et à décrédibiliser la Région quant à sa capacité à gérer des projets d'envergure.

Enfin, à entendre les interventions précédentes, je me demande pourquoi certains, dogmatiquement opposés au métro, s'interrogent légitimement sur leur volonté d'avoir saboté ce projet structurant, dès le départ.

1157 **Mme Françoise De Smedt (PTB).** - Certes, la Région bruxelloise a besoin d'un réseau de transports en commun, dont un métro, moderne et efficace pour améliorer la mobilité et la qualité de l'air. Or le projet de ligne de métro 3 est, depuis le début, un fiasco politique et financier.

Het project zou nu al 4,7 miljard euro kosten, of 250% meer dan het in 2015 geplande budget van 1,3 miljard euro. De kostenraming is in 2020-2024 explosief de hoogte in geschoten.

Het project staat intussen symbool voor de vrees bij burgers, ondernemingen en instellingen dat het gewest niet meer in staat is om een dergelijk project correct uit te voeren.

Wat vindt u van het rapport van het Rekenhof? Welke corrigerende maatregelen plant de regering? Hoe zult u het beheer, de transparantie en de coördinatie versterken?

Metrolijn 3 had een voorbeeld kunnen zijn van hoe het moet, maar het project is uitgedraaid op een mislukking die de geloofwaardigheid van het gewest ondergraaft.

Ik begrijp trouwens niet dat de dogmatische tegenstanders van de metro nu klagen over de sabotage van het project die ze zelf hebben uitgevoerd.

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans). - Het Brussels Gewest kan een moderne en efficiënte metro zeker gebruiken, maar het project voor metrolijn 3 is een politiek en financieel fiasco.

Het Rekenhof klaagt de explosie van het budget aan (van 1,3 miljard euro in 2012 tot 4,7 miljard euro in 2024) en de

La Cour des comptes n'y va pas par quatre chemins. Elle dénonce une explosion vertigineuse des coûts (de 1,3 milliard d'euros en 2012 à 4,7 milliards en 2024) et un rallongement des délais de plus de quinze ans.

Au-delà des chiffres, ce sont surtout les causes de telles dérives qui sont révoltantes. La Cour évoque des dysfonctionnements graves à tous les niveaux. Parmi ceux qui n'ont pas encore été évoqués ici, il y a le refus pur et simple, par le consortium SM Toots, d'exécuter des travaux. En 2022, la STIB lui avait ordonné de reprendre le chantier, ce qu'il a refusé en violation des règles générales d'exécution des marchés publics. Ce même consortium a également refusé de justifier un surcoût de 150 millions d'euros et un retard de huit ans pour le chantier du palais du Midi, et cela, malgré les demandes répétées de la STIB.

En d'autres termes, un partenaire privé bloque un projet public tout en gonflant la facture, et cela, sans donner la moindre explication. Et au lieu de sanctionner un tel comportement, la STIB a fini par conclure un accord transactionnel en 2023, sur la demande du gouvernement, semble-t-il.

La Cour relève l'absence d'études de sol sérieuses, une sous-estimation, dès le départ, des coûts totaux du projet, des conflits d'intérêts, des manques de mise en concurrence, l'incapacité de la STIB de transmettre des dossiers de marché public complets, etc.

Madame la Ministre, face à un tel désastre, les responsabilités ne se limitent pas à la STIB ou à Beliris. Elles sont avant tout politiques. Ainsi, M. Pascal Smet a délivré le permis deux jours avant les élections, sans étude solide ni maîtrise des risques. Tant pour le palais du Midi que pour la gare du Nord, les archives communales n'ont même pas été consultées avant la rédaction du cahier des charges. C'est M. Smet qui a figé, avec le gouvernement de l'époque, un tracé hasardeux et engagé la Région dans un chantier irréversible.

¹¹⁵⁹ Madame la Ministre, vous êtes en partie responsable, car vous avez la tutelle de la STIB, et il s'agit en l'occurrence de l'argent des contribuables bruxellois. Il est hors de question que cet argent soit gaspillé ou englouti par des multinationales assoiffées de profit, sans le moindre contrôle de votre part.

Pour nous, Madame la Ministre, la rupture de confiance dans le projet est totale, et nous demandons au gouvernement de suspendre tout engagement financier supplémentaire à cet égard. Il convient selon nous de tout remettre à plat et, avant de relancer un quelconque projet, de faire toute la lumière sur les faits qui se sont produits.

Nous estimons que les faits sont tellement graves que nous demandons la création d'une commission d'enquête parlementaire, afin d'établir les responsabilités politiques, de clarifier les rôles de la STIB, de Beliris, du consortium privé et du gouvernement. Il est impératif que nous tirions tous les enseignements de cet échec. Les Bruxellois ont en effet le droit de savoir où sont passés ces millions d'euros, pourquoi la Région

verlenging van de termijn met vijftien jaar. Op alle niveaus is er sprake van ernstig wanbeheer. Naast de reeds genoemde problemen, is er ook de weigering van het consortium SM Toots om de werken uit te voeren of om de meerkosten van 150 miljoen euro en de vertraging van acht jaar te rechtvaardigen. Het Rekenhof wijst op het gebrek aan ernstige studies, een grove onderschatting van de kosten, belangenconflicten, een gebrek aan concurrentie bij de aanbestedingen enzovoort.

Niet alleen de MIVB en Beliris zijn verantwoordelijk. Zo heeft toenmalig minister Smet de vergunning vlak voor de verkiezingen afgeleverd, zonder een solide studie om de keuze voor het tracé te rechtvaardigen.

Ook u bent mee verantwoordelijk, mevrouw de minister, want u hebt het toezicht op de MIVB. Het is onverantwoord dat belastinggeld verspilld wordt aan grote multinationals, zonder enige controle van uw kant.

Ons vertrouwen in het project is helemaal weg en wij vragen u om elke verdere uitgave te bevriezen en alle feiten grondig te onderzoeken voor er een nieuw project wordt uitgewerkt.

Wij vragen ook een parlementaire onderzoekscommissie in te richten om te onderzoeken wie politieke verantwoordelijkheid draagt en om de rol van de MIVB, Beliris, het consortium en de regering te verduidelijken.

Waarom heeft de regering niet meer transparantie geëist van de MIVB en Beliris? Het Rekenhof heeft immers niet alle informatie gekregen. Waarom was de politieke controle op de werken zo zwak? Waarom hebt u de MIVB niet gevraagd om het consortium te bestraffen toen het zijn contractuele verplichtingen niet naleefde?

a perdu le contrôle et comment un consortium privé a pu dicter ses conditions aussi facilement à l'autorité publique.

Pourquoi votre gouvernement n'a-t-il pas exigé davantage de transparence de la STIB et de Beliris, alors que la Cour des comptes explique elle-même qu'elle n'a pas eu accès à toutes ces données ? Toutes ces informations auraient dû être transmises au gouvernement, qui réalise là l'un des plus gros investissements publics de l'histoire de la Région bruxelloise.

Pourquoi n'avez-vous pas mis en place un suivi politique renforcé du chantier, alors que les alertes de dérives budgétaires datent de plusieurs années ?

Enfin, pourquoi n'avez-vous pas demandé à la STIB de sanctionner le consortium SM Toots pour avoir violé ses obligations contractuelles ?

¹¹⁶¹ **Mme Zakia Khattabi (Ecolo).**- L'accusation lancée par Mme Bennani à la fin de son intervention est grave. Le jeu politique ne permet pas tout. Utiliser le mot « dogmatique » est ridicule et devient lassant. Il démontre que votre aveuglement vis-à-vis de ce projet l'est sans doute beaucoup plus que notre position pragmatique quand on voit l'explosion tant du budget que des délais.

L'accusation que vous venez de proférer publiquement est grave et scandaleuse, Madame Bennani. En tout cas, elle montre que vous n'avez pas lu la moindre ligne de ce rapport ! Si c'était le cas, comment pourriez-vous imaginer que mon groupe a participé, d'une manière ou d'une autre, à un sabotage du projet ? Je vous invite donc à prendre connaissance du rapport et nous en reparlerons ensuite.

Monsieur le Président, je demande que l'accusation de Mme Bennani et ma réaction soient actées dans les annales de nos travaux, car cette affaire ne restera pas sans suite, en ce qui me concerne. Cette accusation est trop grave.

Madame la Ministre, je suis assez surprise de constater que certains collègues s'étonnent de la situation que nous vivons. C'est pourtant la chronique d'une débâcle annoncée, dont on ignorait simplement l'ampleur. On ne pouvait pas s'attendre à ce que la gouvernance soit pointée à ce point.

Mon collègue reviendra tout à l'heure sur le passé. Pour ma part, je souhaite revenir sur un élément précis à propos duquel personne ne s'est exprimé : la destruction du palais du Midi. En août 2025, le permis a été octroyé et il semble que les travaux soient prévus pour février 2026.

¹¹⁶³ Maintenant que le rapport de la Cour des comptes est sur la table et que le Parlement s'apprête à entamer un travail considérable et minutieux, dont l'aboutissement - pause ou arrêt total ? - est incertain, je n'imagine pas que le gouvernement accepte la destruction du palais du Midi.

Mevrouw Zakia Khattabi (Ecolo) (in het Frans).- Collega Bennani heeft een zware beschuldiging geuit op het einde van haar betoog. Dat u ons pragmatische standpunt als dogmatisch bestempelt, toont aan dat u zich door het project laat verblinden. U lijkt ook geen regel uit het rapport te hebben gelezen, anders zou u mijn fractie niet van sabotage beschuldigen.

Sommige collega's lijken verrast dat we in deze toestand zijn beland. Het is nochtans de kroniek van een aangekondigde mislukking, alleen de omvang kenden we nog niet.

De vergunning voor de afbraak van het Zuidpaleis is in augustus uitgereikt en de werken zouden in februari 2026 van start gaan. Ik kan me echter niet inbeelden dat de regering zou instemmen met de afbraak van het gebouw, gezien de feiten die aan het licht zijn gekomen en het onderzoek dat het parlement wenst te voeren.

Het verhaal van metrolijn 3 is genoegzaam bekend. Collega Smet zei dat het twee dagen voor de verkiezingen werd ondertekend om de groenen klem te zetten. Ecolo wijst zo'n scenario voor het Zuidpaleis resoluut af.

Nous connaissons tous le début de l'histoire de la ligne de métro 3, qui a été résumé par M. Smet en ces termes : « Nous avons tous signé, deux jours avant les élections, pour que les Verts soient coincés avec ce projet ». Le groupe Ecolo refuse de revivre le même scénario avec le palais du Midi et s'oppose à la destruction de celui-ci, à plus forte raison dans le contexte actuel.

Nous lisons que l'exercice budgétaire n'est pas simple et que certains négociateurs envisagent de supprimer quelques lignes de surface, sans remettre en question le projet de ligne de métro 3. Il serait inimaginable que ce rapport de la Cour des comptes n'influe pas sur les discussions en cours.

Pouvez-vous nous rassurer sur le fait que le gouvernement donnera l'injonction de ne pas entamer les travaux de démolition du palais du Midi en février 2026 ?

1165 **M. Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar).**- Nous ne nous opposons pas au métro, mais il doit être finançable. Au départ, il était question d'un coût d'un milliard d'euros et finalement, nous en sommes à plus de quatre milliards d'euros ! La Cour des comptes confirme que c'est un gouffre financier. Chacun se renvoie la patate chaude, mais à un moment donné, il faut prendre ses responsabilités.

Le ministre du Budget dit que le métro est rentable, car il peut rouler pendant cent ans. Avec ce genre de raisonnement, tout est rentable, même l'achat pour 3 millions d'euros d'une maison qui n'en vaut que 200.000 !

Il faut maintenant se poser les bonnes questions : continue-t-on ce projet, ou pas ? Ce n'est pas parce qu'on a gaspillé de l'argent qu'il faut en gaspiller davantage ! À un moment, il faut colmater les brèches. Par ailleurs, les commerçants ont été oubliés. Sur le tronçon sud, c'est une catastrophe.

Il faut qu'une commission fournisse des chiffres exacts et fasse la lumière sur les nombreuses zones d'ombre, qui créent des frustrations et mènent la Région vers la faillite. Il est question de dépenser quatre milliards d'euros et de creuser 120 mètres sous le palais du Midi en 2031.

La Team Fouad Ahidar demande que des réunions supplémentaires de la commission soient prévues, pour que nous puissions poser nos questions, vérifier les chiffres et comprendre qui sont les acteurs de ce cauchemar.

1169 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- J'ai été mentionnée personnellement, donc je voudrais réagir. Contrairement à vous, Mme Khattabi, je n'ai cité personne ! Si vous êtes nostalgique de votre fonction de coprésidente, c'est votre problème.

(Remarques de Mme Khattabi)

Je vous rappelle qu'Ecolo a fait sa campagne en disant que le projet de métro 3 avait mis les finances de la Région dans le rouge, alors que les crédits de liquidation ont principalement

Kunt u garanderen dat de regering de opdracht zal geven om de afbraakwerken aan het Zuidpaleis niet te starten?

De heer Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *De geraamde kostprijs van metrolijn 3 is al opgelopen van 1 miljard tot meer dan 4 miljard euro. Het Rekenhof spreekt van een bodemloze put. Op een bepaald moment moet je de juiste keuzes maken. Het is niet omdat we in het verleden geld hebben verspild, dat we daarmee door moeten gaan. Vergeet ook de rampzalige gevolgen voor de handelaars op het zuidelijke traject niet.*

Een commissie moet de precieze cijfers en de vele schemerzones verhelderen. Team Fouad Ahidar vraagt ook dat we bijkomende commissievergaderingen inplannen om alles te kunnen ophelderen en begrijpen.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *In tegenstelling tot u, mevrouw Khattabi, heb ik niemand bij naam genoemd. Als u heimwee hebt naar uw tijd als covoorzitter, dan is dat uw probleem!*

(Opmerkingen van mevrouw Khattabi)

Ecolo zei tijdens de verkiezingscampagne dat het project de gewestfinanciën ondergraaft. Dat is desinformatie, want tot dusver heeft Beliris het leeuwendeel van de kosten gedragen.

été, jusqu'à aujourd'hui, recouverts par Beliris. C'est donc de la désinformation.

Enfin, contrairement à ce que vous pensez, j'ai bien lu le rapport. Arrêtez votre insupportable condescendance.

(Remarques de Mme Khattabi)

Arrêtez de donner des leçons aux gens et de les menacer. Nous nous sommes toujours comportés correctement dans cette commission.

¹¹⁷⁷ **Mme Martine Raets (Open Vld)** *(en néerlandais)*.- *Bien que les plans pour la ligne de métro 3 existent depuis les années 60, ils n'ont pas été mis en œuvre parce que, dans les années 80, les Bruxellois en avaient assez des grands chantiers et considéraient que le métro était pour les navetteurs.*

Sans surprise, ce projet est réapparu vers 2010. En effet, la moitié du million de passagers quotidiens de la STIB emprunte le métro et le prémétro. À titre de comparaison, la SNCB transporte 700.000 personnes par jour sur l'ensemble de son réseau.

Le métro a indéniablement un grand impact sur la mobilité et l'économie à Bruxelles.

¹¹⁷⁹ *La seule solution alternative à la réduction de la place de la voiture en ville prévue par le plan Iris 2, c'est le métro. La ligne 3 devait inciter les navetteurs à prendre le métro et désengorger la ligne 1 entre Montgomery et Arts-Loi.*

Le métro avait aussi été choisi en raison de sa capacité, bien supérieure à celle du tram et du bus (15.000 personnes contre respectivement 5.000 et 2.000). Par ailleurs, avec l'automatisation, il est possible d'avoir un métro toutes les 90 secondes.

Le dossier semble avoir été mal géré. C'est cette gestion que la Cour des comptes analyse de manière objective et critique. En outre, les coûts supplémentaires et les retards qui ont découlé des modifications du projet ont semé le doute sur sa viabilité économique.

Ik heb het rapport wel degelijk gelezen. Stop met uw neerbuigende, moraliserende en dreigende taal.

Mevrouw Martine Raets (Open Vld).- Er is al veel gezegd, maar ik wil even teruggaan in de tijd om de hele problematiek te schetsen. De plannen voor metrolijn 3, de ontbrekende schakel van het metronet, bestaan al sinds de jaren zestig, gewoon omdat de aanleg ervan de logica zelf was. De lijn kwam er uiteindelijk niet door de metromoeheid van de jaren tachtig. De Brusselaar was de grootschalige werken, waarvoor de hele stad werd opengereten, beu. Bovendien beschouwde hij de metro als een vervoermiddel voor pendelaars van buiten de stad.

Toch hoeft het niet te verwonderen dat metrolijn 3 rond 2010 opnieuw op de politieke agenda belandde. De metro is immers de ruggengraat van het openbaar vervoer. Dagelijks vervoert de MIVB een miljoen reizigers, waarvan de helft op metro- en premetrolijnen. De premetrolijn door het centrum, de lijn van Erasmus naar Stokkel/Herrmann-Debroux en de ringlijn van Simonis naar Koning Boudewijn zijn goed voor ongeveer 450.000 passagiers per dag. Ter vergelijking: de NMBS vervoert op haar hele net, van Aarlen tot Oostende, 700.000 mensen per dag.

De metro heeft ontegenzeggelijk een grote impact op de mobiliteit en de economie in Brussel en de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel. Zo telt het metrostation Kunst-Wet elke dag 140.000 in- en uitstappende passagiers.

Het Iris 2-plan had de ambitie om de plaats van de auto in de groeiende stad terug te dringen. Het enige grootschalige alternatief is dan de metro. Lijn 3 moest de pendelaar opnieuw van de wagen naar de metro krijgen en de lijn tussen Montgomery en Kunst-Wet ontlasten.

De reden waarom destijds werd gekozen voor een metro en niet voor een tram is duidelijk. Met een frequentie van drie minuten vervoert een bus 2.000 mensen, een tram ongeveer 5.000 en een metro 15.000 mensen. Met automatisering is tijdens de spits zelfs een frequentie van een metro om de 90 seconden mogelijk. Ik wijs daarop omdat de voorgeschiedenis van de metro verder teruggaat dan waar het Rekenhof zijn verhaal begint.

Het Rekenhof analyseert nuchter en kritisch het beheer van het dossier, dat totaal verkeerd aangepakt lijkt te zijn. Het rapport staat vol bedenkingen, zoals grote incoherenties tussen de uitgevoerde prestaties en de initiële doelstellingen van de

Le fil rouge de l'histoire est finalement que ceux qui devaient porter le projet - Bruxelles Mobilité, la STIB et les ministres de la Mobilité - ont sapé la confiance en celui-ci.

¹¹⁸¹ *Les Bruxellois comprennent toutefois la nécessité d'un métro. Cela a encore été confirmé par un sondage paru dans Bruzz. D'après certains leaders d'opinion interrogés par le même média, il faudrait même trois lignes de métro supplémentaires.*

La Cour des comptes recommande une nouvelle analyse coût-bénéfice de l'ensemble du projet. En outre, depuis la publication de son rapport, un examen de toute la culture en matière de mobilité me semble s'imposer. J'attends vos réponses et espère que vous direz quels scénarios sont encore réalisables à moyen et long terme.

¹¹⁸³ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).** - Je vais tenter d'être bref, mais la vérité doit être respectée et je ne voudrais pas laisser libre cours à des contre-vérités ou à des discours fallacieux.

(M. Stijn Bex, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Je n'avais pas prévu de prendre la parole, mais j'ai été très choqué par certains propos relatifs au palais du Midi.

Lorsque j'occupais d'autres fonctions, en 2015, j'ai cosigné un courrier avec le bourgmestre de la Ville de Bruxelles de l'époque, M. Yvan Mayeur. Ce courrier se faisait l'écho de sérieuses inquiétudes dans le chef des experts, notamment d'anciens ingénieurs de la STIB, à propos du passage envisagé sous le palais du Midi. Ce problème n'est donc pas neuf !

C'est le gouvernement durant la législature 2009-2014 - chacun reconnaîtra sa position dans la majorité ou l'opposition à l'époque - qui l'envisageait. Nous avons alors tiré la sonnette d'alarme et fait part de notre réelle inquiétude pour le palais du Midi, propriété de la Ville de Bruxelles, sur la base des études qui nous avaient été transmises. La réponse du gouvernement

studieopdracht, en een gebrek aan nauwgezetheid bij de planning en bij de risico-evaluatie.

De talrijke wijzigingen die mettertijd zijn aangebracht hebben heel wat extra kosten en grote vertragingen teweeggebracht. Dat deed twijfel rijzen over de economische leefbaarheid van het project. Het wegsmeltende vertrouwen in het project lijkt de rode draad te zijn in het verhaal. Degenen die het project moesten dragen, hebben uiteindelijk het geloof erin ondermijnd. Het gaat dan voornamelijk over de mobiliteitsactoren zelf: Brussel Mobiliteit, de MIVB en de ministers van Mobiliteit.

Uit peilingen blijkt nochtans telkens opnieuw dat de Brusselaars de noodzaak van een metro inzien. We hebben allemaal de cijfers in Bruzz gezien: 47% van de deelnemers aan de poll is er voorstander van dat metrolijn 3 wordt gerealiseerd. Ook werkgevers en handelaars snakken naar mobiliteitsoplossingen. Volgens de poll in Bruzz blijven de meesten het project zien als een belangrijk element in het openbaar vervoer, een van de drijvende krachten in een grootstad en de meest duurzame manier om bij te dragen aan sociaal-economische en ecologische doelstellingen. Idealiter komen er nog drie metrolijnen bij, zeggen een aantal opiniemakers in Bruzz. Het zijn vooral de politici, en in het bijzonder de personen die het dossier beheerden, die niet in het project geloofden.

Het Rekenhof stuurt aan op een nieuwe kosten-batenanalyse van het hele project. Dat lijkt mij onvermijdelijk, maar ook een doorlichting van de hele bestuurscultuur inzake mobiliteit ligt sinds dit rapport op tafel. Ik kijk dan ook uit naar uw antwoorden op de vragen van mijn collega's. Ik hoop vooral van u te horen wat u nog denkt te kunnen rechtekken in dit dossier en welke scenario's nog haalbaar zijn op de middellange en lange termijn.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).* - *Ik wil het kort houden, maar bepaalde onwaarheden kan ik niet laten passeren.*

(De heer Stijn Bex, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Als schepen van de stad Brussel ondertekende ik in 2015 met toenmalig burgemeester Mayeur een brief waarin wij aangaven dat experts zich zorgen maakten over de geplande tunnel onder het Zuidstation. De toenmalige regering wuifde dat echter weg!

de l'époque a été que tout allait bien et qu'il ne fallait pas nous inquiéter !

Combien de fois n'avons-nous pas tiré la sonnette d'alarme ?

¹¹⁸⁷ Quand j'entends certains membres de la majorité sortante nous dire qu'il faut interrompre les travaux de destruction du palais du Midi, je suis d'accord, mais cela n'a rien de nouveau ! La destruction du palais du Midi est une trahison historique : plutôt que de protéger ce joyau bruxellois, on a choisi la pelle mécanique au nom d'un projet de métro qui a été mal conçu, mais nous n'y pouvons rien ! Nous avons d'ailleurs lancé des signaux d'alerte à cet égard !

Nous sommes face à un lieu vibrant de mémoire collective qui va être détruit dans le cadre d'un projet bâclé. Les auteurs du projet parlent de déconstruction, mais il s'agit en réalité d'une démolition déguisée, d'une négation du passé. Des commerçants sont expulsés, des associations dispersées et des habitants ignorés. Il ne s'agit pas d'un projet, mais d'un saccage, un saccage planifié.

Je suis surpris d'entendre certains ici s'étonner et de constater qu'ils oublient ce qui a été dit durant la dernière législature. Bruxelles méritait bien évidemment mieux que d'être remodelée comme une maquette sans âme. Le palais du Midi n'est pas un obstacle, mais un symbole à défendre. C'est la vision que nous avons toujours défendue, et nous continuerons à le faire.

Je m'étonne que certains qui nous ont ignorés il y a quelques mois à peine viennent aujourd'hui crier, la bouche en cœur, et lever les yeux au ciel. Il n'y a pas d'incantation, car la situation n'est pas neuve. Je vous encourage d'ailleurs à relire les propos tenus par vos partis respectifs il y a un an ou deux.

¹¹⁸⁹ **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je ne comptais pas intervenir non plus. J'ai entendu des éléments intéressants dans toutes les interventions, même si je ne les approuve pas à 100 %.

Ce que dit le rapport de la Cour des comptes est particulièrement clair. Il y a eu des erreurs graves de gestion : des dépassements des coûts, ainsi que des retards inacceptables dans le projet. Les responsabilités de cette situation sont multiples, comme vous avez été plusieurs à le souligner.

Je pense qu'il y a deux attitudes possibles à adopter : soit on abandonne tout, soit on essaie d'être pragmatiques. Moi, je pense que Bruxelles a besoin d'un métro. Je remercie d'ailleurs tous les groupes qui ont eu le courage de défendre la nécessité du métro afin de maximiser la multimodalité des déplacements à Bruxelles.

Certains collègues ont mis en évidence que les problèmes pointés soulevaient la question plus vaste de la gestion de projets d'envergure à Bruxelles. Au niveau du pilotage, il y a des questions à se poser et des conclusions à tirer. Car, à l'inverse de certains, je pense que le politique doit reprendre les choses en

Dit probleem is dus niet nieuw! Het Zuidpaleis, een Brussels juweel, moet wijken voor een mislukt project. Handelaars en verenigingen worden verjaagd, de bevolking wordt genegeerd en het gebouw wordt afgebroken, al wordt het zo niet genoemd.

Nu vinden heel wat mensen hier de aanpak van het Zuidpaleis een groot schandaal, terwijl zij en hun partijen eerder de alarmsignalen negeerden en halsstarrig het project bleven steunen.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Het Rekenhof is duidelijk: de aanzienlijke overschrijding van de budgetten en de termijnen is het gevolg van wanbeheer op vele niveaus. We kunnen op twee manieren reageren: het project opgeven of pragmatisch zijn. Ik persoonlijk denk dat Brussel een metro nodig heeft.*

Sommigen zien hierin een symbool voor het onvermogen om grote projecten in Brussel uit te voeren. Ik denk juist dat de politiek de touwtjes meer in handen moet nemen in plaats van zich door anderen te laten leiden.

main. Ce dernier est parfois mis de côté ou se laisse guider dans des avis qui lui sont communiqués sans aller plus loin.

Cela me rappelle une commission de la Mobilité ayant eu lieu ici même et à laquelle j'ai participé il y a longtemps, au cours de laquelle ont été présentés les futurs travaux et le tracé du métro. À l'époque, je n'étais plus membre de la commission, mais j'y remplaçais un collègue. Il y a été dit que l'on devrait creuser sous l'avenue Stalingrad de façade à façade. Cela m'a choqué : j'imaginai ce que cela représentait et j'imaginai déjà la catastrophe pour les commerçants et ainsi de suite.

¹¹⁹¹ Ne comprenant pas très bien, j'ai posé une question qui est passée pour naïve : pourquoi passer par là, alors qu'un prémétro passe déjà sous le boulevard parallèle ? N'était-il pas possible de suivre le tracé des tunnels existants, en réaménageant la station Lemonnier, véritable urinoir public ? En réalité, je ne demandais pas cela naïvement : il s'agissait de mon expérience de vie. J'ai grandi à côté du boulevard Léopold II. J'ai connu les travaux du tunnel, du métro et du tram devenu métro, puisque, avant de devenir le tram 51, les lignes 18 et 32 descendaient le boulevard pour entrer dans un tunnel Rogier-Botanique-Madou. J'ai vu, en plusieurs années, le prémétro se transformer en métro : on a adapté les quais et élargi les voies. Cela a pris vingt ans, avec le tunnel routier, le passage sous le canal, etc. Il est évident que les techniques n'étaient sans doute pas aussi au point qu'aujourd'hui.

Ma question n'était donc pas naïve : j'ai vu, dans ma jeunesse, du tram se transformer en métro. Ce n'est donc pas impossible, techniquement. On m'a toutefois répondu, en se moquant de moi, qu'il y avait un problème pour tourner. Quelques mois plus tard, à une réunion de présentation du projet aux habitants à Tour & Taxis, j'ai fait la même remarque à des ingénieurs et des techniciens, et ai reçu la même réponse. Or, j'entends maintenant que nous nous sommes fait quelque peu berner par des études insuffisantes.

¹¹⁹³ Cette anecdote n'est pas innocente. Elle est à l'image d'une partie du déroulé du projet. Dans ce dossier, en effet, il n'a pas toujours été tenu compte de tous les avis ni des difficultés auxquelles les citoyens allaient être confrontés. Le jour où nous ferons la lumière sur tous ces faits, il faudra également le faire sur ces éléments-là.

Le pilotage de ce genre de projet à Bruxelles est primordial. Nous avons connu des acteurs politiques qui, après avoir apporté des changements majeurs à Bruxelles, se sont fait massacrer politiquement, alors qu'en fin de compte, tout le monde était content du résultat.

Sur le plan budgétaire, est-il normal que l'autorité fédérale n'investisse pas davantage dans de tels travaux d'utilité publique qui profitent à tous les habitants du pays ? Selon moi, l'autorité fédérale n'investit pas suffisamment dans ce type de travaux en Région bruxelloise.

Lang geleden wees ik in de commissie voor de Mobiliteit en elders al op de mogelijke problemen met de graafwerken onder de Stalingradlaan. Ik vroeg toen waarom de bestaande premetrotunnels niet gebruikt konden worden. Ik heb dat immers bij de aanleg van oudere metrolijnen ook zien gebeuren. Zeker met de huidige technieken moet dat technisch mogelijk zijn. Ik kreeg toen telkens te horen dat er dan een probleem zou zijn om met de metrostellen te keren. Nu blijkt dat de studies daarover niet zo betrouwbaar waren.

Zo ging het ook met andere aspecten van het project. Er werd te weinig rekening gehouden met de moeilijkheden waarmee de burgers geconfronteerd zouden worden. De politici moeten wat meer moed tonen en de juiste beslissingen nemen, ook al worden ze daar electoraal voor afgestraft.

Is het normaal dat de federale overheid niet meer investeert in dergelijke grote projecten van openbaar nut?

1197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je considère le rapport de la Cour des comptes comme un document extrêmement précieux qu'il convient de lire avec toute l'humilité nécessaire. Il ouvre des perspectives grâce à des recommandations qui permettront d'améliorer certains processus et d'examiner sous un jour nouveau plusieurs décisions importantes. Je tiens donc à remercier la Cour des comptes pour le travail réalisé et les recommandations formulées, qu'il nous appartient de suivre.

Le Bureau élargi a soumis l'intéressante proposition d'organiser une audition avec la Cour des comptes, la STIB et Beliris, ce qui permettrait d'approfondir le sujet avec les acteurs concernés.

1201 *(poursuivant en néerlandais)*

Dans ce dossier, toutes nos décisions devront désormais être prises sur la base des analyses de ce rapport de la Cour des comptes. Nous devons en tirer les leçons.

1203 *(poursuivant en français)*

Le processus a duré deux ans, au cours desquels de nombreux échanges ont eu lieu entre la Cour des comptes, la STIB et Beliris. Je n'ai pas été directement impliquée dans cette mission d'audit. J'ai reçu une version provisoire du rapport à la fin de l'été et ma réaction officielle a été jointe en annexe au rapport.

1205 *(poursuivant en néerlandais)*

Monsieur Dalle, je n'ai pas réagi de deux manières différentes au rapport. Après en avoir lu une version provisoire, j'ai d'abord demandé des explications à la STIB sur plusieurs recommandations. J'ai ensuite diffusé une réaction officielle sur la base du rapport définitif.

Le rapport traite d'une période s'écoulant sur près de vingt ans, au cours de laquelle de nombreuses décisions ont été prises par différents acteurs. La STIB a fait savoir qu'elle se pliera aux recommandations lorsque c'est possible. La structure institutionnelle actuelle ne permet cependant pas toujours de le faire rapidement.

Les conclusions les plus cinglantes concernent le début du processus ; la Cour relève du parti pris et des décisions hâtives, qui ont eu un impact sur toute la suite du projet.

Je ne porterai pas de jugement sur mes prédécesseurs, mais nous devons envisager le déroulement futur du processus. Notre objectif ne doit en tout cas pas être de poursuivre le projet à tout prix, mais bien d'améliorer la mobilité en soupesant les coûts et les bénéfices.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We moeten het rapport van het Rekenhof ter harte nemen. Het bevat uiterst nuttige aanbevelingen.*

Het Uitgebreid Bureau heeft voorgesteld om een hoorzitting te houden met het Rekenhof, de MIVB en Beliris, wat een grondige analyse mogelijk zou maken.

(verder in het Nederlands)

Het voorliggende rapport is verplichte lectuur voor iedereen die aan de onderhandelingstafel zit. Het Rekenhof heeft een grondige analyse uitgevoerd en gaat daarbij terug naar het verleden. Daar moeten we lessen uit trekken. Ook het toekomstperspectief is in het rapport opgenomen. Elke beslissing die we nu nemen, moeten we nemen op basis van de analyses uit dit rapport.

(verder in het Frans)

Het rapport is gebaseerd op een doorlichting die twee jaar heeft geduurd. Ik heb op het einde van de zomer een voorlopige versie ontvangen; mijn reactie daarop is als bijlage bij het rapport gevoegd.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Dalle, u zegt dat ik op twee verschillende manieren op het rapport heb gereageerd. Dat klopt niet. Ik veronderstel dat u als oud-minister weet hoe zo'n proces verloopt: als minister krijg je een voorlopige versie van het rapport waarop je kunt reageren. Nadat ik die versie had gelezen, contacteerde ik de MIVB om toelichting te vragen bij een aantal aanbevelingen. De MIVB heeft mij informatie bezorgd, waarop ik het Rekenhof een antwoord heb bezorgd. Wanneer ik zei dat ik sommige elementen uit de analyse wilde verspreiden omdat ik ze relevant vond, bedoelde ik niet dat het hele rapport geruststellend is. Dat laatste heb ik nooit gezegd. Mijn reactie van vrijdag is een officiële reactie op basis van het definitieve rapport, die ik aan alle media heb bezorgd.

Het Rekenhof behandelt in zijn rapport een periode van een kleine twintig jaar. In die periode zijn er veel beslissingen genomen door verscheidene actoren met uiteenlopende verantwoordelijkheden. Een aantal elementen is gewijzigd en bepaalde processen zijn aangepast. Zo zijn bepaalde aanbevelingen van het Rekenhof al een hele tijd aandachtspunten of zijn een aantal aanpassingen al doorgevoerd. De MIVB liet bovendien weten dat ze waar mogelijk ook de nog niet toegepaste aanbevelingen zal uitvoeren. Een aantal aanbevelingen kunnen

echter moeilijk snel uitgevoerd worden, bijvoorbeeld omdat de huidige institutionele structuur dat niet toelaat.

De hardste conclusies betreffen het begin van het proces, waarover het Rekenhof oordeelt dat het op basis van vooringenomenheid is verlopen en dat er overhaaste beslissingen zijn genomen. Dat is een boodschap die we goed tot ons moeten laten doordringen, want het heeft een impact gehad op het hele verdere traject.

Het is niet mijn bedoeling om te oordelen over mijn voorgangers. Iedereen heeft in een gegeven context naar eer en geweten beslissingen genomen. We moeten wel nagaan wat de gevolgen zijn voor het verdere verloop van het proces. Het mag in elk geval niet ons doel zijn om het project tot elke prijs voort te zetten. We moeten in de eerste plaats nagaan hoe we de mobiliteit in de toekomst kunnen verbeteren, waarbij we de kosten en de baten goed tegen elkaar moeten afwegen.

De opmerkingen van het Rekenhof betreffen een hele reeks thema's. Een eerste thema is planning en beheer.

(verder in het Frans)

Het formuleert daar verschillende bedenkingen bij, die ik onderschrijf. Zo wijst het Rekenhof erop dat de coördinatie bemoeilijkt wordt door het grote aantal partners. In 2008 hebben de toenmalige gewestelijke en federale politieke verantwoordelijken besloten Beliris aan te stellen als gedelegeerd bouwheer voor een deel van het traject. Die complexe organisatie heeft de coördinatie bemoeilijkt.

Ook in de kritiek op de planning kan ik me vinden. Een reeks essentiële keuzes die betrekking hebben op het beheer, het nut en de haalbaarheid van het project en over het tracé, zijn lang voor mijn tijd als minister gemaakt.

(verder in het Nederlands)

Net voor de verkiezingen van 26 mei 2019 werd op 24 mei de stedenbouwkundige vergunning afgegeven en werd op 23 mei het contract voor het grootste deel van de bouwtechnische werken voor het deel tussen Albert en het Noordstation gegund. Daarmee kreeg de aannemer groen licht voor de

¹²⁰⁷ *(poursuivant en français)*

L'analyse de la Cour des comptes porte sur l'ensemble du projet, depuis sa conception en 2008. Je partage plusieurs de ses constats concernant la planification et la gouvernance.

Le grand nombre de partenaires et la complexité de leurs relations n'ont certainement pas facilité la gestion. Ces éléments ont provoqué des difficultés de coordination qui ont eu un impact sur la mise en œuvre du projet.

À la suite de l'accord politique conclu en 2008 entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'État fédéral, la décision de confier une partie du projet de métro 3 à Beliris, comme maître d'ouvrage délégué, a augmenté les risques liés à la coordination. Même si tous les acteurs fournissent des efforts pour faire fonctionner la gouvernance partagée, cette organisation complexe génère des difficultés de coordination. Il faudrait sans doute interroger les responsables politiques de l'époque sur ce choix, avec Beliris en charge d'une demi-ligne - la section Nord-Bordet, vers Schaerbeek et Evere.

Je comprends également les critiques formulées par la Cour des comptes concernant la planification du projet. Comme vous le savez, ces décisions remontent à une période antérieure à mon mandat de ministre. Des choix essentiels relatifs à la gouvernance, l'opportunité et la faisabilité du projet, ainsi qu'à son tracé, ont été arrêtés il y a de nombreuses années.

¹²⁰⁹ *(poursuivant en néerlandais)*

Quelques jours avant les élections du 26 mai 2019, le permis d'urbanisme a été délivré et l'entrepreneur a reçu le feu vert pour les travaux entre Albert et Gare du Nord. Dès ce moment, le projet est devenu de facto irréversible.

Il est pourtant préférable de ne pas prendre de telles décisions juste avant les élections, car leur impact repose sur le gouvernement suivant. Il vaudrait mieux que celui-ci puisse décider ce qu'il devra réaliser.

Nous devons certes préparer la deuxième partie du projet pour le prochain gouvernement, en évaluant son impact, tant financier que sur les quartiers où se dérouleront les travaux. Mais il est désormais temps qu'un gouvernement de plein exercice puisse prendre des décisions à ce sujet.

Lors de la dernière législature, nous avons continué à exécuter le projet, malgré toutes ses lacunes. Le rapport de la Cour des comptes comporte à cet égard plusieurs constats pertinents, que nous devons analyser.

werkzaamheden. Vanaf dat moment was het project de facto onomkeerbaar: alles was in wezen vastgelegd, van de keuze van het traject onder het Zuidpaleis en het Noordstation tot de gekozen technieken, met name de jetgrouting die zowel onder het Zuidpaleis als onder het Noordstation momenteel voor problemen zorgt.

Ik begrijp de heer Verstraeten als hij stelt dat we voor de verkiezingen beslissingen hadden moeten nemen, want het afgelopen jaar heb ik inderdaad enkele keren gezegd dat we een volwaardige regering nodig hebben om beslissingen te nemen. Toch neemt men dergelijke beslissingen beter niet net voor verkiezingen. De impact van zulke beslissingen komt immers bij de volgende regering terecht. Die neemt de beslissing beter zelf, om ze vervolgens ook uit te voeren.

Deel 1 is een project dat we hebben overgenomen van de vorige regering, maar over deel 2 heb ik al vaak in commissie gezegd dat we het moeten voorbereiden, maar er niet zelf over moeten beslissen. Die voorbereiding bestaat er vooral in dat we de financiële impact in kaart brengen, maar ook de impact op de wijken waar de werkzaamheden zullen plaatsvinden, zodat de volgende regeringsploeg met kennis van zaken kan beslissen. Het probleem is dat we al een jaar in lopende zaken zijn. Het is belangrijk dat er nu daadwerkelijk een regering komt die beslissingen neemt.

Ik betreur dat bepaalde studies in het verleden niet grondiger zijn uitgevoerd, dat sommige beslissingen nogal overhaast zijn genomen, dat sommige onderdelen van het project niet volledig in de begrotingsramingen zijn opgenomen of dat we af en toe voor voldongen feiten zijn gesteld. Desondanks zijn wij tijdens de afgelopen regeerperiode het project blijven uitvoeren. Het rapport van het Rekenhof bevat een aantal pertinente en interessante vaststellingen, die we zeker moeten analyseren.

In het rapport gaat veel aandacht naar de overheidsopdrachten. Bij een project van deze omvang komen dan ook meerdere overheidsopdrachten kijken. Het Rekenhof uit kritiek op het beheer van de overheidsopdrachten door zowel de MIVB als Beliris. Ik moet toegeven dat, toen ik de eerste versie van het rapport las, ik schrok van de felle kritiek.

(verder in het Frans)

Als voogdijminister heb ik aan de MIVB verduidelijkingen gevraagd en gekregen over de verschillende overheidsopdrachten waarvoor de maatschappij verantwoordelijk is. Voor Beliris ben ik niet bevoegd. De bijkomende informatie van de MIVB was verhelderend en ik heb ze in mijn reactie op de eerste versie van het rapport opgenomen.

De MIVB zal daar zelf meer details over kunnen geven tijdens een hoorzitting in deze commissie, maar enkele algemene vaststellingen en voorbeelden wil ik u wel al meegeven. De overheidsopdrachten van de MIVB waar het Rekenhof kritiek

¹²¹¹ *La Cour émet par ailleurs des critiques sur la gestion des marchés publics, tant par la STIB que par Beliris. Lorsque j'ai lu la première version du rapport, j'ai été choquée par leur virulence.*

¹²¹³ *(poursuivant en français)*

Je suis particulièrement attachée à une gestion rigoureuse et transparente des fonds publics. À cet égard, des organismes tels que la STIB et Beliris doivent répondre aux plus hautes exigences.

En tant que ministre de tutelle de la STIB, j'ai demandé des informations complémentaires pour chacun des marchés mentionnés dans le rapport. Je tiens à préciser que je n'ai interrogé que la STIB, car je ne suis pas compétente en ce qui concerne Beliris. Plusieurs réunions ont ensuite eu lieu entre mon cabinet et la STIB, au cours desquelles des éléments utiles de clarification ont été apportés pour chaque marché. J'ai ajouté ces éléments dans ma réponse à la première version du rapport de la

Cour des comptes, parce que j'estimais qu'il était pertinent de les transmettre. Après ces échanges avec la STIB, mon appréciation a quelque peu évolué.

Je n'entrerais pas dans le détail de chaque marché public. Je propose de laisser la STIB s'exprimer lorsqu'elle sera invitée à une prochaine séance de la commission. Je suis certaine qu'elle fournira alors toutes les explications nécessaires. Cependant, je souhaite partager avec vous quelques constats généraux et quelques exemples.

Au cours de ses travaux, la Cour des comptes a examiné de très nombreux marchés publics. Dans son rapport définitif, une dizaine de marchés de la STIB font l'objet de critiques, sans que ceux-ci ne soient situés dans le temps. Néanmoins, la quasi-totalité des marchés évoqués dans le rapport ont été publiés et attribués entre 2010 et 2019, ce qui indique que la gestion des marchés publics au sein de la STIB s'est déjà améliorée depuis lors. Une seule exception : un marché de Beliris conclu en 2020. Bien entendu, cela ne signifie pas qu'aucune activité n'a eu lieu depuis lors : dans certains cas, un avenant a été conclu ou un différend réglé avec le bénéficiaire.

Les observations de la Cour des comptes couvrent donc une longue période de quinze années, avec plusieurs gouvernements consécutifs, ainsi que des évolutions dans la réglementation, les procédures, le fonctionnement interne, la manière d'archiver, etc. Il m'est difficile de m'exprimer sur la période avant 2019, mais je trouve qu'il est important de s'y attarder.

¹²¹⁵ (poursuivant en néerlandais)

Ainsi, la Cour des comptes critique des mesures qui étaient conformes à la réglementation lorsqu'elles ont été prises, et donc légitimes, ou encore des courriers qui seraient restés sans réponse, alors que dans les faits, plusieurs réunions ont eu lieu, avec les intéressés et en interne, après réception dudit courrier.

(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

¹²¹⁹ (poursuivant en français)

Je n'aborderai pas les marchés en détail. Il serait intéressant d'entendre ce que les représentants de Beliris et de la STIB ont à dire à ce propos. Selon moi, il est essentiel que les exigences restent élevées et que nous poursuivions nos efforts pour améliorer les processus et la transparence. Il s'agit là

op heeft, dateren bijna allemaal van de periode tussen 2010 en 2019. Dat wijst erop dat de situatie sindsdien verbeterd is.

Als we naar de feiten van voor 2019 kijken, moeten we er rekening mee houden dat de regels en procedures in de loop van de tijd geëvolueerd zijn.

(verder in het Nederlands)

Het Rekenhof uit bijvoorbeeld kritiek op een overheidsopdracht met een looptijd van tien jaar. Het zegt dat die looptijd niet toegelaten is, wat vandaag inderdaad het geval is. Op het moment dat de opdracht werd afgesloten, in 2010, was een looptijd van tien jaar echter wel in overeenstemming met de toen geldende regelgeving voor overheidsopdrachten.

Een ander voorbeeld gaat over brieven van opdrachtnemers die maandenlang onbeantwoord zijn gebleven. We hebben de zaak onderzocht en bij de MIVB inderdaad een dergelijke brief teruggevonden. De MIVB legde uit dat die brief paste binnen een breder traject, met verschillende vergaderingen over de kwestie, zowel intern als tussen de MIVB en de opdrachtnemer.

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

(verder in het Frans)

Het zou interessant zijn Beliris en de MIVB over de overheidsopdrachten te horen. We moeten immers naar meer transparantie en betere procedures blijven streven.

d'un enjeu majeur et nous devons tirer les conclusions de ces analyses.

1221 (poursuivant en néerlandais)

Quant à savoir si le projet de métro 3 est finançable, c'est une inquiétude partagée par tous. Il faut un modèle financier robuste pour envisager de le poursuivre.

Bruxelles ne peut par ailleurs pas le financer seule : il faut revoir à la hausse les dotations des autres niveaux de pouvoir ou trouver d'autres sources de revenus, comme la taxe kilométrique par exemple.

Nous avons bel et bien cherché d'autres sources de financement au cours la législature passée, comme l'emprunt de 475 millions d'euros obtenus auprès de la Banque européenne d'investissement. Le ministre Gatz a quant à lui exploré la piste d'un partenariat public-privé. À long terme cependant, c'est une option qui coûterait encore plus cher.

1223 *L'avenir de la ligne de métro 3 est aujourd'hui sur la table des négociateurs. Il ne s'agit pas simplement de poursuivre ou d'arrêter, mais bien de choisir un scénario.*

Il y a quelques mois, la STIB a livré une analyse poussée des différentes pistes. Parmi celles-ci, le scénario le plus onéreux est celui de la poursuite du projet grâce un partenariat public-privé. L'option la moins chère est l'arrêt complet du projet. Toutefois, même cet arrêt coûterait 200 millions supplémentaires, afin de couvrir les frais de rupture de contrat et les dédommagements, et de terminer des chantiers indispensables.

(verder in het Nederlands)

Velen onder u stelden vragen over de financierbaarheid. Iedereen deelt de bezorgdheid van het Rekenhof over de financiële haalbaarheid van metrolijn 3. Het is onmogelijk om het project in zijn oorspronkelijke vorm voort te zetten, zonder gezond financieringsmodel. De eerste budgetramingen zijn in ieder geval onvoldoende precies gebeurd. Bovendien kan Brussel niet alleen instaan voor de financiering.

De federale bijdrage van Beliris werd destijds begrensd op 500 miljoen euro. Initieel moest daarmee de helft van het in 2015 op een miljard euro begrote project worden gefinancierd, maar intussen volstaat dat bedrag nog maar voor 10% van de totale kosten. Zonder een aanzienlijk verhoogde bijdrage van andere beleidsniveaus of nieuwe inkomsten - zoals uit een kilometerheffing, iets waar het Rekenhof ook naar verwijst - kan Brussel het metrotraject tussen Brussel-Noord en Bordet niet betalen, zeker niet in de huidige begrotingscontext.

We hebben het er de afgelopen regeerperiode vaak over gehad. Ik ben altijd zo transparant mogelijk geweest over wat er nog moet worden gefinancierd. De vraag is ook meermaals aan bod gekomen in deze commissie en in de commissie voor de Financiën. Er is de afgelopen jaren wel degelijk naar financieringsalternatieven gezocht. Het gewest heeft van de Europese Investeringsbank (EIB) een lening gekregen van 475 miljoen euro. Dat is voor alle duidelijkheid niet de lening voor rollend materieel en andere investeringen in de metro, want soms wordt beweerd dat we het geld van de EIB niet correct hebben gebruikt.

Daarnaast heeft collega Gatz de optie laten bestuderen om het project via een publiek-private samenwerking te financieren. Zoals duidelijk blijkt uit het rapport van het Rekenhof, is die optie nog niet helemaal rijp en zou die ook een aanzienlijke financiële impact hebben, doordat de kosten over een langere termijn zouden worden gespreid, wat duurder is. De totale kostprijs zou op die manier tot bijna 8 miljard euro oplopen.

De toekomst van metrolijn 3 ligt momenteel op de onderhandelingstafel. Die moet daar ook besproken worden, zowel in het kader van de meerjarenbegroting tot 2029 als van de financiële impact na 2029. Het is geen zwart-witkeuze tussen stoppen of voortdoen; er zijn verschillende scenario's mogelijk.

Ik heb een aantal maanden geleden aan de MIVB gevraagd om die verschillende scenario's te analyseren. De MIVB heeft een omvangrijke nota over de kwestie op tafel gelegd en heeft die gedeeld met de regering, met de partijen die momenteel onderhandelen over een begroting en ook met het Rekenhof. Ik ben zeker bereid om de nota aan de leden van de commissie te bezorgen, mocht dat nog niet gebeurd zijn.

1225

(poursuivant en français)

Dans ce scénario, l'accent est mis sur la finançabilité, Mme Khattabi. Le choix de démolir ou non le palais du Midi dépend des différents scénarios. Actuellement, aucune décision n'a été prise quant à la destruction dudit palais.

Le choix du scénario aura une incidence sur l'avenir du palais. Dans le scénario d'un arrêt total, il n'y a pas de destruction suivie d'une reconstruction totale du palais du Midi. Un des scénarios propose une pause de dix ans permettant de procéder à de nouvelles analyses, reportant ainsi la décision et maintenant dans l'intervalle le palais en l'état. Selon les autres scénarios, les travaux de génie civil en dessous du palais du Midi seront achevés afin que le tram puisse emprunter le tunnel. Comme indiqué par le président, la courbe d'un tel trajet est moins forte, permettant un gain de temps sur le trajet du tram. Selon ces scénarios, le palais est démoli puis reconstruit.

J'ai mon opinion concernant sur le choix à faire. Néanmoins, je ne suis pas ici en tant que négociatrice de mon parti politique, mais bien en tant que ministre d'un gouvernement sortant. J'estime que ce n'est donc pas à moi d'indiquer le scénario à privilégier, mais il me revient de vous fournir l'ensemble des informations afin que le débat politique puisse avoir lieu à leur sujet.

En cas de poursuite du premier tronçon Nord-Albert uniquement, avec abandon du second tronçon Nord-Bordet, l'impact budgétaire restera supérieur à 1 milliard d'euros à liquider. Le scénario de l'abandon de l'ensemble du projet entraîne, pour sa part, un coût d'environ 220 millions d'euros.

Parmi les scénarios intermédiaires, le second scénario le moins coûteux serait de terminer les travaux de génie civil en cours dans la nouvelle station Toots Thielemans et ses connexions au réseau existant, et d'équiper ces infrastructures pour une exploitation par le tram à partir de 2031. Il s'agit d'une nouvelle proposition mise sur la table par la STIB, à qui nous avons demandé plusieurs scénarios. Elle a ajouté ce scénario visant à améliorer l'infrastructure actuelle, en offrant une meilleure régularité et une meilleure offre de tram aux voyageurs. Elle a également une incidence sur la démolition et la reconstruction du palais du Midi.

1227

Le prix de ce nouveau scénario reste, lui aussi, élevé : il faudra toujours finaliser les travaux lourds en cours autour du palais

De scenario's lopen uiteen. De duurste optie is de voortzetting van het project aan de hand van een publiek-private samenwerking, wat over de hele looptijd 8 miljard euro zou kosten. De goedkoopste optie is de volledige stopzetting van het project. Dat betekent niet dat we meteen alle kosten stopzetten: zelfs in dat scenario hebben we nog 200 miljoen euro extra nodig, bovenop wat al besteed is. De werken kunnen immers niet zomaar worden stopgezet. In dat geval moeten er contracten worden verbroken en schadevergoedingen betaald. Ook moeten bepaalde werken sowieso worden afgewerkt. De plaat van de tramtunnel onder het Baraplein moet bijvoorbeeld hoe dan ook gerepareerd worden, want die is vandaag in zeer slechte staat.

(verder in het Frans)

Van de keuze van het scenario zal afhangen of het Zuidpaleis al dan niet wordt afgebroken, mevrouw Khattabi. Bij een stopzetting van het project of een pauze van tien jaar blijft het Zuidpaleis (voorlopig) behouden. In de andere scenario's wordt er onder het Zuidpaleis voortgewerkt en wordt het paleis afgebroken en nadien heropgebouwd.

Als enkel het traject Noord-Albert wordt afgewerkt en het traject Noord-Bordet wordt opgegeven, bedraagt de bijkomende kostprijs meer dan 1 miljard euro. Als het project volledig wordt stopgezet, gaat het om zo'n 220 miljoen euro.

Het op een na minst dure scenario bestaat erin het nieuwe station Toots Thielemans af te werken, op het huidige netwerk aan te sluiten en in 2031 in gebruik te nemen. Dat zou een ruimer en stipter tramaanbod mogelijk maken. Het betreft een nieuw scenario dat de MIVB onlangs heeft toegevoegd en waar de mogelijkheid om er later een metrolijn van te maken, wordt opengelaten.

In dat scenario zou de kostprijs wel nog steeds 650 miljoen euro bedragen, door de werkzaamheden rond het Zuidpaleis en het

du Midi et de la gare du Midi ainsi que déconstruire le palais du Midi, ce qui coûterait environ 650 millions d'euros, soit 430 millions d'euros de plus que le scénario d'abandon qui, lui, coûte 220 millions d'euros. Ce nouveau scénario n'empêcherait pas une potentielle transformation en métro dans un futur plus lointain.

Il se pose ainsi la question suivante : l'amélioration de l'infrastructure tram, l'aménagement d'une nouvelle station sans cisaillement sur le boulevard Lemonnier, ainsi que la déconstruction et la rénovation du palais du Midi justifient-elles une différence de 430 millions d'euros ? Je pense que chacun aura son avis sur la question. Je m'abstiens pour ma part d'émettre un avis personnel.

1235

(poursuivant en néerlandais)

La note dans laquelle la STIB étudie les différents scénarios est très utile, mais il est essentiel de réaliser une analyse coût-bénéfice, en tenant compte de l'impact global du projet.

Les études qui ont jadis entraîné la validation du projet étaient entachées de parti pris et reposaient sur des hypothèses aujourd'hui dépassées. Il serait utile de refaire l'exercice à une plus large échelle, même si la décision reviendra au futur gouvernement.

Une analyse coût-bénéfice de ce type n'est pas neuve. À Amsterdam, les travaux de la liaison nord-sud ont ainsi été interrompus après un doublement des coûts, afin de permettre à une commission spéciale d'analyser les scénarios futurs. J'y ai fait allusion dans ma réponse à la Cour des comptes.

1237

(poursuivant en français)

En attendant une décision claire dans le cadre des négociations en cours, il faut éviter que l'avancement des travaux n'hypothèque le processus décisionnel en excluant certaines options. Comme vous le savez, Beliris n'avance pas sur le nouveau tunnel de jonction en dessous de la gare du Nord. En effet, l'avenant nécessaire à la suite des travaux n'a pas été approuvé par le gouvernement en affaires courantes, lequel ne se sentait pas

Zuidstation en de afbraak van het Zuidpaleis. De vraag is of de voordelen van dat scenario opwegen tegen de meerprijs. Ik spreek me daar niet over uit.

(verder in het Nederlands)

De nota waarin de MIVB diverse scenario's onderzoekt, is zeer nuttig, maar net als het Rekenhof vind ik het essentieel om een kosten-batenanalyse te maken waarin wordt stilgestaan bij de bredere impact van het project, zowel op sociaal-economisch vlak als wat betreft het milieu en het klimaat. Het is niet de bedoeling om opnieuw het warm water uit te vinden. Er bestaan gekijkte kaders voor een dergelijke analyse.

Volgens het Rekenhof is er sprake van vooringenomenheid en zijn er destijds studies gemaakt met een vooropgesteld resultaat voor ogen. Dan lijkt het me geen overbodige luxe om de oefening over te doen. Bovendien beruisten de analyses van ondertussen vijftien jaar geleden op een aantal hypothesen over de bevolkingsgroei, het verplaatsingsgedrag, de invoering van een kilometerheffing en de alternatieven, die vandaag niet meer up-to-date zijn. Ook het bredere plaatje, namelijk de impact op economie en klimaat, dient te worden onderzocht. Ik ben daar vragende partij voor. De beslissing ligt uiteraard bij de nieuwe regering, maar ik ga ervan uit dat alle onderhandelaars het rapport hebben gelezen en daar dezelfde conclusie uit trekken.

Een kosten-batenanalyse is in internationaal perspectief overigens niet nieuw. In Amsterdam gingen de werken aan de Noord-Zuidlijn door een gelijkaardige fase, met tal van bouwtechnische moeilijkheden en een budget dat meer dan verdubbelde. De werken werden in 2008 een tijd stilgelegd en een bijzondere commissie, de commissie-Veerman, werd in het leven geroepen om de toekomstscenario's te analyseren. In 2009 kwam die commissie tot de vaststelling dat de lijn, alles in acht genomen, toch best zou worden afgewerkt. Ze is uiteindelijk in 2018 in dienst genomen. Ik heb daarnaar ook verwezen in mijn antwoord aan het Rekenhof.

(verder in het Frans)

We moeten garanderen dat de lopende werkzaamheden alle opties openlaten. Zoals u weet liggen de werkzaamheden onder het Noordstation stil doordat de regering in lopende zaken daar geen groen licht voor gegeven heeft. Wat de werkzaamheden onder het Zuidpaleis betreft, heeft de regering de MIVB

habilité à prendre une telle décision en l'absence d'un budget ad hoc disponible.

En théorie, les travaux sous le palais du Midi pourraient, quant à eux, être poursuivis, mais la prudence est de mise. Le gouvernement a demandé à la STIB d'éviter toute étape difficilement réversible à court terme. En effet, s'il faut réoccuper le palais du Midi à court terme, par exemple pour des raisons budgétaires ou de procédure comme un recours suspensif, j'aimerais que cela soit possible.

C'est pourquoi le gouvernement a demandé à la STIB d'éviter de procéder à des interventions irréversibles au cours des mois à venir et de se limiter à des interventions légères et utiles dans tous les scénarios.

1239

(poursuivant en néerlandais)

J'ai bien sûr aussi demandé à la STIB de ne plus s'engager dans de nouvelles obligations financières importantes jusqu'à nouvel ordre.

Il faut à présent une analyse circonstanciée de toutes les pistes. L'étude de la VUB porte essentiellement sur le gain de temps que représenterait cette ligne. Or d'autres critères non repris dans cette étude sont capitaux. Par exemple, l'axe Nord-Midi atteint presque la saturation, faisant de la capacité une question essentielle. Il faut donc prendre en considération toutes les informations scientifiques à notre disposition.

1241

(poursuivant en français)

Concernant le tracé, après débat, la décision finale concernant le passage sous le palais du Midi a été prise par le gouvernement en exercice entre 2009 et 2014. Elle a nécessité une modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Entre 2014 et 2018, le gouvernement a pris des décisions en plusieurs phases sur le tracé du futur métro, qui nécessitent également une modification du PRAS. Les décisions ont été prises lors des conseils des ministres du 26 mars 2015, 15 juillet 2016, 6 juillet 2017 et 29 mars 2018.

La décision définitive de construire un tunnel sous le palais du Midi a alors été prise. La principale motivation avancée était que le palais du Midi est un bâtiment public, alors que le tracé historique, préféré pour des raisons techniques,

gevraagd geen onomkeerbare stappen te zetten, zodat het paleis indien nodig snel weer in gebruik kan worden genomen.

(verder in het Nederlands)

Uiteraard heb ik de MIVB ook verzocht om in deze fase geen grote nieuwe financiële verplichtingen aan te gaan. De overheidsopdracht voor de signalisatie van de nieuwe lijn was bijvoorbeeld gepland in 2025. Het ging om een opdracht ter waarde van 117 miljoen euro. In de huidige context zou het uiteraard niet getuigen van verantwoordelijk en verstandig beheer om die te laten doorgaan. Bijgevolg zal de MIVB die opdracht niet voorstellen aan haar raad van bestuur.

Nu moeten we alle opties grondig overwegen en een beslissing nemen. Dat laatste moet uiteraard gebeuren op basis van de informatie waarover we momenteel beschikken. Het is echter ook essentieel dat er kosten-batenanalyses plaatsvinden om na te gaan welke impact elke optie heeft.

De studie van de VUB gaat vooral over tijdswinst, wat maar een deel van het beoogde doel is. Ook de capaciteit is bijvoorbeeld van belang. Zo zitten de trams onder de noord-zuidas aan de grenzen van hun capaciteit, wat een van de belangrijkste redenen is om dat traject tot een metrolijn om te vormen. We moeten dus niet alleen rekening houden met de studie van de VUB, maar ook met alle andere beschikbare wetenschappelijke informatie.

(verder in het Frans)

De beslissing over het tracé onder het Zuidpaleis is genomen in de regeerperiode 2009-2014 en vereiste een wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan. De beslissingen over het tracé uit de periode 2014-2018 vereisen eveneens zo'n wijziging. Daartoe behoort de definitieve beslissing om een tunnel te graven onder het Zuidpaleis. We hebben voor dat tracé gekozen omdat op die manier de onteigening van privéwoningen kon worden vermeden.

We willen de mogelijkheid openhouden het Zuidpaleis snel weer in gebruik te nemen, mocht de rechter oordelen dat het beroep tegen de afbraak opschortend is. De lopende werkzaamheden zijn dus sowieso nuttig. Er moet echter dringend een nieuwe regering komen om de nodige beslissingen te nemen.

nécessitait l'expropriation de logements privés, notamment de l'îlot Woeringen. Le permis a été demandé par la STIB et octroyé par urban.brussels.

L'idée est de préserver la possibilité d'exploiter le palais du Midi à court terme. En effet, si un juge décide que le recours est suspensif, il faut le remettre en état d'être utilisé. Les chantiers en cours sont dès lors utiles et n'empêchent pas une future réactivation. Néanmoins, plus le temps passe sans gouvernement, plus la situation est problématique, car des décisions doivent être prises sans délai. Il est dès lors crucial qu'un nouveau gouvernement soit mis en place.

1243 Madame Bennani, le constat de la Cour des comptes sur le modèle de gouvernance est pertinent. Toutefois, ce modèle a fait l'objet, il y a quinze ans, d'accords entre les gouvernements régionaux et le pouvoir fédéral, et il ne peut, par conséquent, être modifié du jour au lendemain.

La Cour des comptes constate que ces accords ont fortement fragilisé le projet et accru les difficultés de coordination. Cela devrait nous inciter à étudier les moyens de renforcer la logique et l'efficacité de la collaboration entre la Région et Beliris, dans le cadre de ce projet et d'autres.

1245 **M. le président.-** Je voudrais corriger un point : le Bureau élargi n'a rien décidé quant aux auditions. La seule chose actée est une demande de Mme Khattabi, en commission de Finances, d'auditionner la Cour des comptes conjointement avec la commission de la Mobilité.

J'entends aussi qu'il y a une quasi-unanimité pour organiser ici des auditions. M. Bex a déjà suggéré d'entendre la STIB et Beliris. Comme d'habitude, les groupes peuvent envoyer leurs sollicitations au secrétaire de la commission.

1249 **M. Hicham Talhi (Ecolo).-** Madame la Ministre, je salue vos efforts de transparence dans votre réponse aux nombreuses questions légitimes des commissaires.

Comme vous l'avez dit, ce n'est qu'un début. Je soutiens la proposition du président d'auditionner l'ensemble des acteurs. Je souhaite également que la commission puisse disposer de toutes les pièces mentionnées dans le rapport de la Cour des comptes. Il s'agit notamment des dossiers de marchés publics, des offres initiales déposées par les soumissionnaires, des justifications d'attribution, des avenants, des documents de suivi administratif et budgétaire, des rapports de pilotage, des tableaux d'avancement budgétaire, etc. En fin de séance, je déposerai un ordre du jour motivé dans lequel j'énumérerai l'ensemble des documents dont nous souhaitons disposer pour poursuivre les travaux dans de bonnes conditions.

J'ai entendu bon nombre d'intervenants s'interroger sur l'intérêt de poursuivre le projet de la ligne de métro 3, qui serait d'ordre pragmatique ou dogmatique. Cela me fait penser à la théorie de l'escalade d'engagement ou au biais des coûts irrécupérables. Par pragmatisme, on se dit que tant d'argent a déjà été investi

Mevrouw Bennani, het complexe beheer is de vrucht van een overeenkomst die het gewest en de federale overheid vijftien jaar geleden gesloten hebben. We kunnen die niet zomaar veranderen, maar we kunnen wel bekijken hoe we de samenwerking tussen het gewest en Beliris efficiënter kunnen maken.

De voorzitter.- Over hoorzittingen is nog niets beslist. Het Uitgebreid Bureau heeft alleen akte genomen van de vraag van mevrouw Khattabi om het Rekenhof uit te nodigen in een gezamenlijke vergadering van de commissies voor de Financiën en voor de Mobiliteit.

Zoals gewoonlijk kunnen de fracties hun vragen om hoorzittingen te organiseren, aan de commissiesecretaris bezorgen.

De heer Hicham Talhi (Ecolo) (in het Frans).- Ik steun het voorstel van de voorzitter om alle betrokkenen te horen. Daarnaast zal ik aan het einde van de vergadering een gemotiveerde motie indienen om ervoor te zorgen dat de commissie over alle stukken beschikt die in het verslag van het Rekenhof worden genoemd.

Veel sprekers twijfelen of het nuttig is om door te gaan met het metroproject en vrezen dat sommigen er vooral aan vasthouden uit dogmatisme of pragmatisme. Uit pragmatisme, omdat er al zoveel geld is geïnvesteerd, zelfs als er bewijs is dat de extra kosten niet zullen volstaan. We zien soortgelijk gedrag bij casinospelers, die steeds meer geld inzetten omdat ze denken dat ze uiteindelijk hun verlies zullen terugwinnen. We moeten voorzichtig zijn met dat soort pragmatisme.

Ik hoop dat de hoorzittingen ons meer duidelijkheid zullen verschaffen.

qu'il est impossible de s'arrêter, même si des preuves tangibles indiquent que les coûts supplémentaires ne suffiront pas à atteindre les bénéfices escomptés. Cette théorie est appliquée aux joueurs de casino, qui perdent de plus en plus d'argent en pensant qu'ils finiront par se refaire. C'est également le cas pour d'autres projets, comme celui de la gare de Mons. Je pense que nous devons garder cette théorie à l'esprit lorsque l'on prône le pragmatisme.

J'espère que les explications que nous aurons dans un second temps nous permettront d'y voir plus clair, sans préjuger d'une éventuelle saisie de la justice sur la base d'éléments qui pourraient apparaître lors des auditions.

1251 **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - M. Dalle soulignait que le contenu du rapport de la Cour des comptes - surcoûts, problèmes sous le palais du Midi - n'était pas une surprise. Le rapport est cependant également accablant sur les raisons, jusqu'ici peu claires, qui ont conduit à cette débâcle.

Je soutiens donc l'organisation, sous quelque forme que ce soit, d'une audition, au minimum de la Cour des comptes, de la STIB et de Beliris. Le travail réalisé par la Cour des comptes en deux ans est impressionnant et son rapport contient déjà des informations cruciales, mais il nous manque encore - comme à elle - des éléments.

Je vous remercie par ailleurs de soutenir l'impérieuse nécessité, soulignée par ce rapport, d'établir une analyse coûts-bénéfices des suites à donner à ce projet, en suspendant dans l'intervalle les travaux au palais du Midi. Il est clair qu'il ne faut pas toucher à celui-ci tant qu'aucune décision n'a été prise par le futur gouvernement.

Je ne puis imaginer qu'on poursuive ce projet dans la même configuration et avec les mêmes affectations budgétaires que celles initialement prévues. Ces travaux profitent autant aux navetteurs qu'aux Bruxellois et cela doit se refléter dans les budgets. La sixième réforme de l'État prévoyait une Communauté métropolitaine de Bruxelles, mais celle-ci est restée sans dotation budgétaire. Il est temps de se poser les bonnes questions, notamment du côté du MR, qui semble très désireux de poursuivre ces travaux et pourrait utiliser ses leviers au niveau fédéral.

1253 Enfin, si la décision est de poursuivre le projet de la ligne métro 3, mon opinion est qu'il faudra éviter le scénario qui se limite à transformer le prémétro actuel en métro. Cette option a été largement étudiée et cette transformation en métro du premier tronçon, à savoir d'Albert vers le nord, n'apporte pas grand-chose aux usagers à part une rupture de charge pour les Forestois et les Ucclois.

1255 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais). - Vos réponses soulèvent encore plus de questions sur la manière de procéder. Parler de piège des coûts irrécupérables est une excuse pratique

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - Ik ben er voorstander van dat er een hoorzitting komt met het Rekenhof, de MIVB en Beliris. Het rapport van het Rekenhof vraagt immers om verduidelijking.

Voorts verheugt het me dat u inziet dat het noodzakelijk is om een kosten-batenanalyse te maken van de nog uit te voeren fasen, en om in afwachting daarvan de werkzaamheden aan het Zuidpaleis op te schorten. Alleen een nieuwe regering kan daarover beslissen.

Ik kan me niet voorstellen dat dit project wordt voortgezet in dezelfde vorm en met dezelfde begrotingstoewijzingen als oorspronkelijk gepland. De nieuwe metrolijn komt zowel pendelaars als Brusselaars ten goede en dat moet tot uiting komen in de begroting. De zesde staatshervorming voorzag in een hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, maar die kreeg geen budget. De MR zou haar invloed in de federale regering kunnen aanwenden om het project voort te zetten.

Tot slot ben ik van mening dat het scenario waarbij enkel de premetro wordt omgevormd tot metro, vermeden moet worden.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA). - Uw antwoorden roepen eigenlijk nog meer bijkomende vragen op over hoe het nu verder moet. Een collega had het over de 'sunk cost fallacy', de neiging om een project voort te zetten als er al kosten zijn gemaakt, zelfs wanneer het beter zou zijn om het stop te zetten. Dat is natuurlijk

pour Ecolo, qui s'est toujours opposé au métro pour des raisons idéologiques.

(Remarques de Mme Khattabi)

Comme dans de nombreuses villes, la structure mise en place pour gérer ce dossier est très complexe. La construction d'un métro est généralement difficile et entraîne des surcoûts. Cela peut toutefois mieux se passer, comme à Milan, où la structure était plus simple et le secteur privé impliqué dans le financement.

Dans le cadre d'une structure complexe comprenant de nombreux organismes, une coordination centralisée du processus s'impose. C'est à vous qu'incombe cette responsabilité, Madame la Ministre. Or, cette coordination a laissé à désirer, ce qui s'explique notamment par le fait que le gouvernement en affaires courantes n'est pas parvenu à un consensus sur l'avenir du dossier.

¹²⁶¹ *Il est un peu facile de vous retrancher derrière des décisions prises dans les années 2010 à 2019 comme vous le faites.*

Quoi qu'il en soit, j'attends avec impatience l'analyse coût-bénéfice et une décision sur les différents scénarios. Si la faisabilité financière est garantie, je reste favorable au projet. Nous devons toutefois nous interroger sur notre manière de gérer un projet de cette envergure.

¹²⁶³ **M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).** - *Vos réponses ne me rassurent pas. Le rapport de la Cour des comptes est sans appel et aurait dû susciter une réaction immédiate du gouvernement, même en affaires courantes.*

Certes, il est rassurant que la STIB n'engage plus de dépenses importantes ou de travaux irréversibles. Vous annoncez toutefois une nouvelle analyse des coûts, sans en préciser le calendrier. Conclusion : il n'est pas possible d'entamer de nouveaux travaux.

Le groupe cd&v pose dès lors trois exigences. D'abord, un audit supplémentaire de la STIB, puisque le rapport pointe des dysfonctionnements structurels. Deuxièmement, un arrêt immédiat des travaux et un plan de réhabilitation de l'espace

een handig excuus voor een partij die om ideologische redenen altijd tegen de metro is geweest. Ik heb het niet over Groen, maar over Ecolo.

(Opmerkingen van mevrouw Khattabi)

Beste collega's van Ecolo, jullie hebben van jullie standpunt nooit een geheim gemaakt, het is altijd redelijk duidelijk geweest. Het is zowat de enige duidelijkheid in het dossier.

De structuur die werd opgezet om het dossier te beheren, is heel complex. Op andere plaatsen is dat ook zo: metrodossiers zijn altijd complex. Er komen altijd wel moeilijkheden en oplopende kosten bij kijken. Op plaatsen waar het vlotter is verlopen, zoals Milaan, was de structuur veel beter en eenvoudiger en werd de privésector bij de financiering betrokken.

Als je met een complexe structuur en een heleboel betrokken instanties te maken hebt, moet het hele proces centraal worden gecoördineerd. Die verantwoordelijkheid ligt bij u, mevrouw de minister. Het was uw taak om het geheel te coördineren, de betrokken instanties te doen samenwerken, het dossier op te volgen en na te gaan waar het moest worden bijgestuurd. Ik heb de indruk dat er op dat vlak de afgelopen jaren niet veel gebeurd is. Dat komt omdat de ontslagnemende regering, die nu al meer dan een jaar in lopende zaken is, geen consensus kon bereiken over de toekomst van het dossier.

U wast uw handen in onschuld wanneer u benadrukt dat het gaat over overheidsopdrachten of beslissingen van de MIVB die dateren uit de jaren 2010 tot 2019. U laat uitschijnen dat al het kwaad in die periode is geschied en u de voorbije vijf jaar simpelweg met een moeilijke situatie bent geconfronteerd. Ik vind dat wat gemakzuchtig.

De huidige situatie is in elk geval bijzonder complex. Ik kijk uit naar een degelijke kosten-batenanalyse en naar een beslissing over de verschillende scenario's. Als de financiële haalbaarheid gewaarborgd is, zie ik de nieuwe metrolijn nog steeds graag komen, want ik denk dat Brussel er baat bij zou hebben. In dat geval moeten we ons echter ernstige vragen stellen over de manier waarop we een project van die omvang beheren.

De heer Benjamin Dalle (cd&v). - Uw antwoorden stellen me eerlijk gezegd niet gerust. Het Rekenhof heeft een vernietigend rapport opgesteld. Ik had gehoopt dat de regering dat zou aangrijpen om eindelijk actie te ondernemen. Wat we vandaag horen, is echter vaag en vrijblijvend. U verwijst naar de partijen die over een Brussels begrotingsakkoord onderhandelen, maar er is nog altijd een Brusselse regering in lopende zaken die verantwoordelijk is voor het beheer.

Over de bevrozing en stopzetting horen we een aantal hoopvolle elementen. Zo zou de MIVB de opdracht hebben gekregen om geen nieuwe grote uitgaven te plannen en op te letten met onomkeerbare werken, vooral aan het Zuidpaleis. Een sluitend antwoord over een bevrozing of tijdelijke stopzetting van de werken horen we echter niet. Het is toch vreemd om te beweren

public dans les quartiers touchés, dont un plan directeur pour les gares du Nord et du Midi.

Troisièmement, nous exigeons la nomination d'un intendant indépendant pour mettre en œuvre les recommandations de la Cour des comptes, restaurer la coordination et accompagner un nouveau projet pour l'avenir de l'axe Nord-Midi. L'enjeu est capital, et il faut une analyse indépendante de l'opportunité du métro ou d'autres pistes plus financables.

dat er een nieuwe kosten-batenanalyse komt, zonder dat u daar een conclusie aan koppelt over de lopende werken. Een kosten-batenanalyse kost al snel enige tijd, maar u hebt geen concrete planning vooropgesteld. Als we dat wel doen, is de conclusie duidelijk: er kunnen geen nieuwe werken starten.

We stellen daarom drie eisen. Ten eerste vragen we een bijkomende doorlichting van de MIVB. Wat hier aan het licht komt, duidt immers op structurele problemen. Ten tweede willen we een onmiddellijke stopzetting van de werken en een herstelplan voor de openbare ruimte in de getroffen wijken. Dat moet gepaard gaan met een masterplan voor het Zuid- en het Noordstation, zodat die buurten niet nog eens tien jaar in puin blijven liggen en verder verloederen. Als u of uw regering dat zelf niet kunnen beslissen, is het aan de onderhandelaars om dringend dat signaal geven.

Ten derde vragen we dat er een onafhankelijke intendant wordt aangesteld om de aanbevelingen uit te voeren, de coördinatie te herstellen en een nieuw toekomstproject voor de Noord-Zuidas te begeleiden. Hebt u vandaag nog vertrouwen in de MIVB om de aanbevelingen van het Rekenhof uit te voeren? De cd&v-fractie in ieder geval niet. Ook in andere dossiers is er een beroep gedaan op een intendant, zoals voor de Oosterweelverbinding in Antwerpen, waar een keuze moest worden gemaakt tussen een brug of een tunnel. Ook Brussel staat voor zo'n belangrijke keuze: is de metro de toekomst, of zijn er betere en betaalbare alternatieven?

¹²⁶⁵ *Face à la gestion calamiteuse de ce dossier d'une importance capitale, le cd&v propose l'organisation d'une commission spéciale pour analyser l'audit, entendre les parties prenantes, et émettre ensuite des recommandations pour la gestion de ce dossier et d'autres dossiers futurs de cette envergure.*

U verwees naar eventuele hoorzittingen. Het gaat echter over het grootste dossier van het Brussels Gewest. Dit is een dossier waarmee 5 miljard euro gemoeid is en dat grandioos is misgelopen, zoals vandaag is gebleken. Daarom stelt cd&v voor om een bijzondere commissie voor metrolijn 3 bijeen te roepen om het dossier door te lichten, de volledige audit grondig te onderzoeken, de betrokkenen te horen en op basis daarvan bindende aanbevelingen te formuleren voor de toekomst van het metroproject en voor het beheer van andere grote gewestelijke dossiers.

¹²⁶⁷ **M. Stijn Bex (Groen)** (en néerlandais).- *Votre volonté d'organiser des auditions témoigne de votre volonté de transparence, Madame la Ministre.*

De heer Stijn Bex (Groen).- Mevrouw de minister, u streeft duidelijk naar volledige openheid over het onderwerp door hoorzittingen te laten doorgaan en door de MIVB en andere instellingen in dialoog te laten treden met het parlement.

Des améliorations ont certes été apportées au cours vingt dernières années, par exemple dans le cadre des marchés publics. Toutefois, une décision prise en 2010 a encore des conséquences et ne peut pas être simplement annulée, d'autant que cela engendrerait des dommages-intérêts.

We moeten allemaal erkennen dat er in de afgelopen vijftien tot twintig jaar zaken verbeterd zijn, bijvoorbeeld in het kader van de openbare aanbestedingen. Dat betekent echter niet dat een beslissing die in 2010 genomen is en die tot op vandaag gevolgen heeft, zomaar kan worden teruggedraaid. Dat mogen we niet verwachten van de minister die vandaag het dossier beheert. Het is niet alleen onmogelijk, het zou ook een aantal schadevergoedingen met zich brengen, waar we dan ook een discussie over zouden moeten voeren.

Monsieur Verstraeten, Bruxelles a besoin d'un métro, mais le gouvernement fédéral devra participer pleinement à l'investissement pour le réaliser.

Mijnheer Verstraeten, ik ben het met u eens als u zegt dat Brussel een metro nodig heeft. Die kunnen we echter niet betalen met een inbreng van 10% van de federale overheid. De metro kan er

Monsieur Dalle, pourquoi insistez-vous sur la nécessité d'un intendant alors que la Cour des comptes affirme qu'une analyse coût-bénéfice approfondie est nécessaire avant de décider d'en

nommer un ? Il ne suffit pas de clamer que c'est un projet scandaleux à 5 milliards d'euros pour qu'il en soit ainsi.

La ministre a décidé de ne pas autoriser la démolition du palais du Midi et de ne pas creuser un tunnel sous la jonction nord-midi après avoir constaté que les études sur la base desquelles le gouvernement (auquel participait le CD&V) avait pris des décisions en 2019 étaient insuffisamment fondées. C'est la raison des problèmes actuels.

¹²⁶⁹ *Je reste favorable à l'extension du métro. Cependant, le rapport de la Cour des comptes indique que plusieurs options proposées par la STIB, telles que la poursuite telle quelle des travaux, éventuellement via un partenariat public-privé, sont irréalistes ou insuffisamment étayées.*

Il faut toutefois éclairer au plus vite les riverains de la gare du Midi sur la manière dont le quartier sera réaménagé. Quel que soit le scénario, les travaux ne reprendront pas avant dix ans.

¹²⁷¹ **M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- *Monsieur Bex, le cd&v souhaite la nomination d'un intendant parce que les recommandations de la Cour concernent à la fois la Région et le gouvernement fédéral.*

La STIB est donc mal placée pour assurer la coordination de leur mise en œuvre, d'autant qu'elle ne maîtrise plus le dossier. En outre, ce dernier concerne à la fois le pouvoir politique et l'administration.

Il nous semble donc important de désigner un expert pour coordonner l'affaire, en commençant par une analyse coût-bénéfice et un gel de tous les travaux.

alleen komen als de federale regering beslist om er voluit mee in te investeren omdat ze Brussel belangrijk vindt.

Mijnheer Dalle, uw houding verbaast mij. U blaast warm en koud tegelijk. U zegt immers dat er een intendant moet komen om het hele proces te begeleiden. Dat is inderdaad wat de stad Antwerpen heeft gedaan om ervoor te zorgen dat het project rond de Oosterweelverbinding er zou komen toen de kosten explodeerden. Vandaag zegt het Rekenhof echter dat er een grondige kosten-batenanalyse nodig is vooraleer we beslissen of er een intendant komt om het hele proces over te doen. Ik begrijp dan ook niet goed waarom cd&v daar vandaag op aandringt. U lijkt er vooral op uit om het dossier zo hard mogelijk op te blazen. Het is niet omdat u dit een schandaalproject van 5 miljard euro noemt, dat dat ook daadwerkelijk het geval is.

De minister heeft op een gegeven moment beslist om bepaalde stappen niet te zetten en uit voorzichtigheid geen toestemming te geven om het Zuidpaleis af te breken of om het treinverkeer op de noord-zuidverbinding mogelijk in gevaar te brengen door er een tunnel onder te boren. Ze deed dat op basis van de vaststelling dat de studies uit het verleden - op basis waarvan de regering in 2019, waarin ook cd&v zat, beslissingen heeft genomen - ongefundeerd waren en met te weinig kennis van zaken zijn uitgevoerd. Daardoor zitten we nu in de problemen.

Ik ben en blijf een voorstander van de uitbreiding van het metronet. Door het rapport van het Rekenhof weten we echter dat een aantal opties die de MIVB naar voren schuift, zoals de onverminderde voortzetting van de metrowerken, eventueel via een publiek-private samenwerking, onrealistisch zijn. Daar hebben we het geld niet voor, en bovendien blijkt het dossier onvoldoende onderbouwd om dergelijke risico's te nemen.

We kunnen echter wel zo snel mogelijk met een oplossing komen die omwonenden van het Zuidstation duidelijkheid biedt over hoe hun buurt opnieuw fatsoenlijk zal worden heraangelegd. Of het nu volgens scenario x, y of z gebeurt, het zal zeker nog tien jaar duren voor we de metrowerken kunnen hervatten. Door de fouten uit het verleden is het dossier - zo toont het Rekenhof duidelijk aan - niet sterk genoeg om de Brusselaar op te zadelen met de overlast van grote werken.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- Collega Bex, laat me toelichten waarom cd&v een intendant aangesteld wil zien. Het rapport van het Rekenhof bevat drie gedetailleerde pagina's met aanbevelingen, die voornamelijk het gewest betreffen, maar voor een stuk ook de federale overheid, met onder meer Beliris. Die gedetailleerde aanbevelingen moeten voor cd&v integraal worden uitgevoerd.

Op basis van het rapport vinden wij dat de MIVB slecht geplaatst is om de coördinatie op zich te nemen. Ten eerste geeft het rapport duidelijk aan dat de MIVB het dossier niet onder controle heeft, wat genoegzaam is gebleken. Ten tweede gaat het niet alleen over de MIVB, maar ook over Brussel Mobiliteit, over

1275 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Je déposerai un ordre du jour motivé en conclusion de ces interpellations.*

1279 **M. Stijn Bex (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Avant de nommer un intendant, ou plutôt une équipe qui assure l'intendance, il faut décider ce que nous voulons et comment nous allons traiter ce dossier.*

1281 **Mme Clémentine Barzin (MR)**.- *Vous répondez à plusieurs éléments en faisant la distinction, ce que je comprends, avec la situation qui prévalait avant 2019, notamment pour ce qui concerne les graves problèmes de gouvernance, de marchés publics et d'estimations.*

Je voudrais insister sur la réaction, ou le manque de réaction, du gouvernement actuel face aux difficultés au cours des six dernières années. Aux membres des partis verts, qui parlent d'une « débâcle annoncée » ou qui recommandent de « prendre garde à ne pas faire aujourd'hui les joueurs de casino », je répondrai qu'ils auraient pu agir alors qu'ils étaient à la manœuvre ces dernières années.

Vous évoquez également les décisions qu'un gouvernement de plein exercice pourra prendre et les différents scénarios logiquement sur la table des négociateurs. C'est effectivement à ces derniers que reviennent les choix à opérer.

Toutefois, nous procédons aujourd'hui à l'examen du passé, et nous voulons toute la clarté dans ce dossier. La Cour des comptes pointe des problèmes de mauvaise gestion. Au total, depuis le lancement du projet, on parle d'un surcoût de plus de 3 milliards d'euros alors que la dette de la Région s'élève à 14,5 milliards d'euros. En 2025, les charges d'intérêt de la dette s'élèvent à plus de 400 millions d'euros.

La Cour des comptes, en tant qu'institution qui compte l'argent public, nous alerte sur la gravité de la situation et les problèmes apparus dans la gestion régionale. Dès lors, il faut que la Région bruxelloise gère mieux ses finances, elle-même, avant de demander de l'argent au niveau fédéral.

Je rappelle que le métro est nécessaire pour assumer les flux de voyageurs sur les axes structurants de la Région, qui compte 1,2

urban.brussels, over Beliris, kortom: over de politiek en de administratie.

In die context lijkt het ons belangrijk een deskundige aan te stellen om de zaak te coördineren. Die intendant moet ervoor zorgen dat het dossier binnen enkele maanden of jaren op de rails staat. Dat betekent dat alles op tafel moet komen. De eerste opdracht is de kosten-batenanalyse en, daaraan gekoppeld, een bevrozing van alle werkzaamheden.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Ik neem kort het woord om te melden dat ik op het einde van de interpellaties een gemotiveerde motie zal indienen.

De heer Stijn Bex (Groen).- We hebben eerst een politieke beslissing nodig over wat we precies willen doen en hoe we het dossier verder zullen aanpakken, voor we een intendant aanstellen. Het zal niet om één persoon gaan, maar om een volledig team. Dat zal ook geld kosten en zal geen oplossing bieden zolang er geen politieke beslissing gevallen is.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans)*.- *U verwijst meermaals naar de situatie vóór 2019, in het bijzonder voor de problemen op het vlak van bestuur, overheidsopdrachten en ramingen. De regering heeft de voorbije zes jaar maar weinig gedaan om die problemen op te lossen.*

U zegt voorts dat de volgende regering de knoop moet doorhakken. Dat klopt, maar vandaag willen we duidelijkheid krijgen over het verleden, aangezien het Rekenhof wijst op wanbeheer. Sinds het begin van het project zijn de meerkosten opgelopen tot meer dan 3 miljard euro, terwijl het gewest een schuld van 14,5 miljard euro heeft en 400 miljoen euro aan rentelasten moet betalen in 2025. Het gewest moet zijn financiën beter beheren voordat het geld aan de federale overheid vraagt.

De metro is noodzakelijk is om het reizigersverkeer op de structurerende assen op te vangen. Daarom moet dit project efficiënt worden beheerd.

million d'habitants. C'est la raison pour laquelle la gestion de ce projet doit être soutenue, efficace et efficiente.

1283 En conclusion, je réitère notre demande d'audition, vu la gravité du rapport de la Cour des comptes. Nous souscrivons donc à la proposition faite ce jour par le président.

1291 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Je vous remercie pour votre réponse détaillée et transparente. Cependant, le modèle de gouvernance n'explique pas tout. Beliris est le maître d'ouvrage délégué pour le deuxième tronçon, pour lequel il n'y a eu jusqu'à présent aucun coup de pioche. À ce stade, les problèmes se sont concentrés dans le premier tronçon, dont la maîtrise est sous l'unique responsabilité de la Région, de la STIB et de ceux qui ont successivement eu la tutelle du dossier.

Je rejoins M. Ikazban sur la nécessité d'en faire un projet national avec l'appui du gouvernement fédéral, mais pour cela, il faudrait disposer d'un interlocuteur au niveau régional. Comme l'a précisé la ministre, nous avons besoin d'un gouvernement de plein exercice pour pouvoir avancer sur ces questions.

S'agissant des auditions, Les Engagés sont demandeurs. Nous envisageons même d'auditionner la Banque européenne d'investissement qui a mené une étude sur la possibilité d'une consolidation financière dudit dossier.

1293 **Mme Zakia Khattabi (Ecolo).**- Le suivi de ce dossier comporte deux volets. Le premier concerne la politique de mobilité et l'autre, l'enjeu de la gouvernance à partir du rapport de la Cour des comptes, lequel mérite une commission spéciale. C'est ce que mon groupe demandera dans un premier temps, avant d'éventuellement aller plus loin. Une lecture attentive du rapport montre que certains éléments sont susceptibles de faire l'objet d'une saisine en justice.

Je plaide pour que l'on sépare bien les deux volets du débat. Que l'on soit pour ou contre le métro en tant que tel, j'ai du mal à imaginer une absence de consensus sur le rapport de la Cour des comptes. J'avais demandé une réunion de commission conjointe sur ce rapport, et je remercie la commission d'avoir accepté. Pour la suite des travaux de la commission de la Mobilité, il me semble qu'une commission spéciale sera nécessaire pour prendre le temps d'aller au bout des travaux sur la question du métro.

1295 **M. Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar).**- Madame la Ministre, vous évoquez des coûts élevés, mais il faut se poser les bonnes questions. Le marché public a-t-il été attribué dans les règles de l'art ? Je ne le pense pas. Un seul consortium a déposé une offre. Il a donc pu fixer son propre prix, au-delà du prix du marché. Il faut le souligner.

Il n'y a aucune concurrence pour le projet de métro Nord géré par Beliris. Son président nous disait même à l'époque, après la crise du Covid-19, que le coût des matières premières ne correspondait plus aux prix réels. Il faut également prendre cela en compte.

Tot slot herhaal ik dat we, gezien de ernst van het verslag van het Rekenhof, een hoorzitting willen.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Ik ben het eens met de heer Ikazban dat dit een nationaal project moet worden, met de steun van de federale regering, maar daarvoor is een gesprekspartner op gewestelijk niveau nodig, en dus een regering met volle bevoegdheden.*

Les Engagés is vragende partij voor hoorzittingen. We zouden zelfs graag de Europese Investeringsbank uitnodigen, want die heeft de financiële consolidatie van het dossier onderzocht.

Mevrouw Zakia Khattabi (Ecolo) (in het Frans).- *Het rapport van het Rekenhof verplicht ons om zowel het mobiliteitsaspect als het bestuurlijke aspect onder de loep nemen. Ik pleit ervoor om die twee aspecten apart te behandelen en daarvoor een bijzondere commissie in het leven te roepen.*

De heer Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *Gezien de hoge kosten moeten we ons de juiste vragen stellen. Is de overheidsopdracht bijvoorbeeld volgens de regels gegund? Ik denk van niet. Slechts één consortium diende een offerte in, waardoor het een prijs kon vaststellen die boven de marktprijs ligt. Bovendien zijn de grondstofprijzen sinds de coronacrisis sterk gestegen.*

We moeten stoppen met het geld van de Brusselaars over de balk te smijten. We eisen volledige transparantie van iedereen die verantwoordelijk is voor deze monumentale mislukking.

Il est temps d'arrêter de jeter l'argent des Bruxelloises et des Bruxellois par la fenêtre. Nous devons sortir des sables mouvants, arrêter l'hémorragie. Pour cela, nous devons tenir un agenda rigoureux au sein de cette commission. Nous demandons une transparence totale de la part de tous les acteurs qui ont contribué à cet échec monumental. C'est essentiel.

1299 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les informations qui ont été demandées et qui sont en notre possession seront transmises au secrétariat de la commission.

Plusieurs remarques qui ont été émises doivent faire l'objet d'un débat politique.

Pour le reste, je pense avoir répondu à toutes les questions spécifiques qui m'ont été posées.

1303 *Ordres du jour - Dépôt*

1303 **M. le président.**- En conclusion de ces interpellations, MM. Talhi et Verstraeten ont annoncé le dépôt d'un ordre du jour motivé conformément à l'article 119.2 du règlement.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Alle gevraagde informatie waarover ik beschik, zal ik aan de commissiesecretaris bezorgen.*

Voorts geven heel wat vragen aanleiding tot een politiek debat.

Moties - Indiening

De voorzitter.- Naar aanleiding van de interpellaties kondigen de heren Talhi en Verstraeten aan dat ze een gemotiveerde motie indienen, overeenkomstig artikel 119.2 van het reglement.