



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Compte rendu intégral

**Séance plénière du
JEUDI 16 JUILLET 2026**

SESSION 2025-2026

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

**Plenaire vergadering van
DONDERDAG 16 JULI 2026**

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

Afkortingen 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

EXCUSÉS	6
HOMMAGE	6
COMMUNICATIONS	6
COLLÈGE D'ENVIRONNEMENT	7
<i>Présentation d'une liste double de candidats à trois mandats vacants</i>	
PRISES EN CONSIDÉRATION	8
PROPOSITION DE RECOMMANDATIONS relative AU PROJET MÉTRO 3	9
(N° A-193/8 – 2025/2026)	
Discussion générale – Orateurs :	9
Mme Amélie Pans, rapporteuse	
M. Jamal Ikazban, rapporteur	
M. Stijn Bex, rapporteur	
Mme Françoise De Smedt (PTB)	
M. Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
M. Stijn Bex (Groen)	
M. Alain Maron (Ecolo)	
M. Gilles Verstraeten (N-VA)	
M. Ibrahim Dönmez (PS)	
M. Sven Gatz (Anders.)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)	
Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	

INHOUD

VERONTSCHULDIGD	6
EERBETOON	6
MEDEDELINGEN	6
MILIEUCOLLEGE	7
<i>Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor drie vacante mandaten</i>	
INOVERWEGINGNEMINGEN	8
VOORSTELLEN VAN AANBEVELINGEN OVER HET METRO 3-PROJECT	9
(NR. A-193/8 – 2025/2026)	
Algemene bespreking – Sprekers:	9
Mevrouw Amélie Pans, rapporteur	
De heer Jamal Ikazban, rapporteur	
De heer Stijn Bex, rapporteur	
Mevrouw Françoise De Smedt (PTB)	
De heer Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar)	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
De heer Stijn Bex (Groen)	
De heer Alain Maron (Ecolo)	
De heer Gilles Verstraeten (N-VA)	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
De heer Sven Gatz (Anders.)	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)	

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)		De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)	
M. Jan Busselen (PVDA)		De heer Jan Busselen (PVDA)	
M. Benjamin Dalle (cd&v)		De heer Benjamin Dalle (cd&v)	
Discussion des points des 58 recommandations		Puntsgewijze bespreking van de 58 aanbevelingen	
PROPOSITION DE RÉOLUTION 64 DE DE MMES MARGAUX DE RÉ, FARIDA TAHAR, MM. STIJN BEX, MATTEO SEGERS, MMES ALINE GODFRIN, IMANE BELGUENANI, CECILE VAINSEL, M. PASCAL SMET, MME EMEL KÖSE ET M. BENJAMIN DALLE RELATIVE A LA MISE EN PLACE D'UN GUICHET ASSOCIATIF CENTRALISE D'ACCOMPAGNEMENT DES VICTIMES DE VIOLENCES LGBTQIA+PHOBES	64	VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN 64 MEVROUW MARGAUX DE RÉ, MEVROUW FARIDA TAHAR, DE HEREN STIJN BEX, MATTEO SEGERS, MEVROUW ALINE GODFRIN, MEVROUW IMANE BELGUENANI, MEVROUW CÉCILE VAINSEL, DE HEER PASCAL SMET, MEVROUW EMEL KÖSE EN DE HEER BENJAMIN DALLE BETREFFENDE DE INVOERING VAN EEN CENTRAAL MELDPUNT VOOR KLACHTEN OVER GEWELD TEGEN LGBTQIA+-PERSONEN	64
(N ^{OS} A-183/1, 2, 3 ET 4 – 2025/2026)		(NRS. A-183/1, 2, 3 en 4– 2025/2026)	
Discussion générale – Orateurs : 64		Algemene bespreking – Sprekers: 64	
Mme Kristela Bytyçi, rapporteuse		Mevrouw Kristela Bytyçi, rapporteur	
Mme Margaux De Ré (Ecolo)		Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo)	
M. Stijn Bex (Groen)		De heer Stijn Bex (Groen)	
Mme Aline Godfrin (MR)		Mme Aline Godfrin (MR)	
Mme Imane Belguenani (Anders.)		Mme Imane Belguenani (Anders.)	
Mme Cécile Vainsel (PS)		Mme Cécile Vainsel (PS)	
Mme Emel Köse (Les Engagés)		Mme Emel Köse (Les Engagés)	
M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)		M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)	
M. Petya Obolensky (PTB)		M. Petya Obolensky (PTB)	
M. Gilles Verstraeten (N-VA)		M. Gilles Verstraeten (N-VA)	
Mme Cécile Jodogne (DéFI)		Mme Cécile Jodogne (DéFI)	

Discussion des considérants et tirets du dispositif	84	Discussion des considérants et tirets du dispositif	84
ANNEXES	85	BIJLAGEN	85

1103 - La séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est ouverte à 9h05.

Présidence : M. Bertin Mampaka Mankamba, président.

1103 **M. le président.-** La séance est ouverte.

1107 **EXCUSÉS**

1107 *Voir annexes*

1109 **HOMMAGE**

1109 **M. le président.-** Chers collègues, vous êtes au courant que notre ville est endeuillée. Exceptionnellement, avant d'entamer notre avant-dernière séance plénière, plusieurs chefs de groupes ont proposé que notre Assemblée observe une minute de silence en hommage aux six personnes qui ont perdu la vie dans le tragique incendie survenu au bâtiment OXY, situé à quelques centaines de mètres de notre Parlement, un immeuble, M. Ouriaghli le sait bien, que nous appelons Philips à la Ville de Bruxelles. Pour ceux qui ne le situeraient pas bien, il s'agit de l'ancienne poste et de l'administration de la commune qui est en travaux.

Nous adressons nos plus sincères condoléances aux familles et aux proches des victimes, ainsi qu'à l'ensemble des personnes touchées par ce drame. Vous avez entendu qu'il y a un grand nombre de blessés. Nous exprimons également notre reconnaissance aux services de secours qui sont intervenus avec courage et dévouement lors de cette tragédie.

Selon les dernières précisions apportées ce matin, les victimes sont pour la plupart des concitoyens qui travaillent sur notre territoire. C'est un drame qui touche peut-être des proches de notre Assemblée.

Je vous invite à vous lever et à observer une minute de silence en hommage aux victimes.

(L'Assemblée se lève et observe une minute de silence)

1113 Chers collègues, nous continuerons les derniers travaux de l'année parlementaire lors de séances réparties sur deux journées.

L'ordre du jour de ce jour, qui a été validé conformément au règlement par le Bureau élargi, vous a été soumis. Nous allons l'entamer.

1117 **COMMUNICATIONS**

1117 *Voir annexes*

- De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement wordt geopend om 09.05 uur.

Voorzitterschap: de heer Bertin Mampaka Mankamba, voorzitter.

De voorzitter.- De vergadering is geopend.

VERONTSCHULDIGD

Zie bijlagen

EERBETOON

De voorzitter.- Zoals u weet, is onze stad in rouw. Bij wijze van uitzondering hebben verschillende fractievoorzitters voorgesteld om, voordat we aan onze voorlaatste plenaire vergadering beginnen, een minuut stilte in acht te nemen ter nagedachtenis van de zes mensen die het leven hebben verloren bij de tragische brand in het OXY-gebouw, gelegen op enkele honderden meters van ons parlement, een gebouw dat, zoals de heer Ouriaghli maar al te goed weet, in Brussel-Stad 'Philips' wordt genoemd. Voor wie niet precies weet waar het ligt: het gaat om het voormalige postkantoor en het gebouw waarin de diensten van de gemeente vroeger waren ondergebracht. Het wordt momenteel gerenoveerd.

We betuigen ons diepste medeleven aan de families en naasten van de slachtoffers, evenals aan alle mensen die door deze tragedie zijn getroffen. U hebt gehoord dat er een groot aantal gewonden is. We drukken ook onze erkentelijkheid uit voor het moedige en toegewijde optreden van de hulpdiensten bij deze tragische gebeurtenis.

Volgens de laatste informatie van vanochtend zijn de slachtoffers voor het merendeel medeburgers die op ons grondgebied werken. Het is een tragedie die misschien ook naasten van deze assemblee treft.

Ik verzoek u om te gaan staan en een minuut stilte in acht te nemen ter nagedachtenis van de slachtoffers.

(De vergadering gaat staan en neemt een minuut stilte in acht)

Geachte collega's, we beginnen u met de laatste werkzaamheden van het parlementaire jaar, die over twee dagen zijn gespreid.

MEDEDELINGEN

Zie bijlagen

COLLÈGE D'ENVIRONNEMENT

Présentation d'une liste double de candidats à trois mandats vacants

M. le président.- Je vous rappelle que, par lettre du 5 janvier 2026, l'ancien ministre chargé de l'Environnement, M. Maron, avait demandé au Parlement de lancer la procédure adéquate afin que le gouvernement soit saisi d'une liste double de candidats en vue du remplacement de trois membres du Collège d'environnement. Cette demande a été confirmée le 3 mars 2026 par Mme Henry, l'actuelle secrétaire d'État chargée de l'Environnement.

À la suite des appels à candidatures lancés successivement lors des séances plénières des 9 janvier 2026, 13 mars 2026 et 24 avril 2026, et des avis publiés successivement au Moniteur belge des 16 janvier 2026, 20 mars 2026 et 7 mai 2026, le Parlement a été saisi des candidatures suivantes :

- M. Michel Coppens, ingénieur civil ;
- M. Louis Masure, master en droit ;
- Mme Morgane Crispin, master en droit ;
- Mme Gwendolyn Piraux, bachelière en gestion de l'environnement urbain ;
- M. Loïc Delporte, bioingénieur.

Étant donné que le Bureau élargi a déclaré irrecevables les candidatures de Mme Gwendolyn Piraux et de M. Loïc Delporte, sur la base de l'article 2, 4° de l'arrêté du 3 juin 1993 relatif au Collège d'environnement, étant donné qu'ils sont « agents d'un service public traitant de manière directe ou indirecte des matières d'environnement et exerçant leurs fonctions sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale », le Parlement est saisi d'un nombre insuffisant de candidatures pour pouvoir présenter au gouvernement une liste double de candidats aux trois mandats vacants (soit au minimum six candidatures recevables présentées). Il est dès lors proposé de prolonger le délai d'appel aux candidats.

Un nouvel avis sera publié au Moniteur belge. Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du Parlement au plus tard le lundi 21 septembre 2026 à 12h00. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un extrait d'acte de naissance, ainsi qu'un curriculum vitae indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

Pas d'observation ?

(Assentiment)

MILIEUCOLLEGE

Voordracht van dubbeltallen van kandidaten voor drie vacante mandaten

De voorzitter.- Ik herinner u eraan dat bij brief van 5 januari 2026 de voormalige minister bevoegd voor Leefmilieu, de heer Maron, het parlement verzocht heeft de passende procedure aan te vatten om aan de regering een dubbeltal van kandidaten voor te dragen voor de vervanging van drie leden van het Milieucollege. Deze vraag werd op 3 maart 2026 bevestigd door mevrouw Henry, de huidige staatssecretaris belast met Leefmilieu.

Naar aanleiding van de oproepen tot kandidaten die tijdens de plenaire vergaderingen van 9 januari 2026, 13 maart 2026 en 24 april 2026 zijn gedaan en de berichten die op 16 januari 2026, 20 maart 2026 en 7 mei 2026 in het Belgisch Staatsblad zijn gepubliceerd, heeft het parlement de volgende kandidaatstellingen ontvangen:

- de heer Michel Coppens, burgerlijk ingenieur;
- de heer Louis Masure, master in de rechten;
- mevrouw Morgane Crispin, master in de rechten;
- mevrouw Gwendolyn Piraux, bachelor in beheer van het stadsmilieu;
- de heer Loïc Delporte, bio-ingenieur.

Aangezien het Bureau in uitgebreide samenstelling beslist heeft de kandidaatstellingen van mevrouw Gwendolyn Piraux en de heer Loïc Delporte onontvankelijk te verklaren, op basis van artikel 2, 4° van het besluit van 3 juni 1993 betreffende het Milieucollege, aangezien zij "beambte [zijn] van een overheidsdienst die rechtstreeks of onrechtstreeks aangelegenheden inzake leefmilieu behandelt en hun ambt op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest uitoefenen", heeft het parlement onvoldoende kandidaatstellingen ontvangen en kan het bijgevolg geen dubbeltal van kandidaten voor de drie vacante mandaten (minimaal zes ontvankelijke voorgedragen kandidaturen) aan de regering voorleggen. Er wordt dus voorgesteld om de termijn voor de oproep tot kandidaten te verlengen.

Een nieuw bericht zal gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad. De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van het parlement toekomen uiterlijk op maandag 21 september 2026 om 12.00 uur. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidatuur een uittreksel uit hun geboorteakte te voegen evenals een curriculum vitae met hun diploma's en hun beroepservaring.

Geen bezwaar?

PRISES EN CONSIDÉRATION

(Instemming)

INOVERWEGINGNEMINGEN

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de MM. Mathias Vanden Borre et Gilles Verstraeten relative à la mise en place d'un Fonds de lutte contre les expulsions domicilières et d'une procédure de prévention des expulsions domicilières moyennant une convention d'accompagnement entre le CPAS, le locataire et le bailleur (n° A-290/1 – 2025/2026).

Pas d'observation ?

- Renvoi en commission du Logement

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mmes Leila Agic, Kristela Bytyçi, Celia Groothedde, Emel Köse, MM. Ilyas Mouani, Sven Gatz et Mme Nadia El Yousfi tendant à lutter contre le masculinisme (n° A-297/1 – 2025/2026).

Pas d'observation ?

- Renvoi en commission de l'Égalité des Chances et des Droits des femmes

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de M. Jonathan de Patoul, Mme Cécile Jodogne, M. Bernard Clerfayt et Mme Joëlle Maison invitant le Gouvernement bruxellois à transférer aux dix-neuf communes bruxelloises une partie des astreintes reçues par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre des infractions aux normes de bruit liées au trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National (n° A-298/1 – 2025/2026).

Pas d'observation ?

- Renvoi en commission des Finances et des Affaires générales

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de M. Stijn Bex, Mme Amélie Pans, M. Sven Gatz, Mme Latifa Aït Baala, MM. Ilyas Mouani, Mounir Laarissi et Benjamin Dalle relative à l'organisation des services de cyclopartage en libre-service en Région de Bruxelles-Capitale (n° A-314/1 – 2025/2026).

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heren Mathias Vanden Borre en Gilles Verstraeten betreffende het invoeren van een Fonds ter bestrijding van de uithuiszettingen en een procedure ter vermindering van uithuiszettingen via de begeleidingsovereenkomst tussen het OCMW, de huurder en de verhuurder (nr. A-290/1 – 2025/2026).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Huisvesting

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Leila Agic, mevrouw Kristela Bytyçi, mevrouw Celia Groothedde, mevrouw Emel Köse, de heren Ilyas Mouani en Sven Gatz en mevrouw Nadia El Yousfi ter bestrijding van het masculinisme (nr. A-297/1 – 2025/2026).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Gelijke Kansen en Vrouwenrechten

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heer Jonathan de Patoul, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Bernard Clerfayt en mevrouw Joëlle Maison ertoe strekkende de Brusselse regering te verzoeken om een deel van de dwangsommen die ingevolge de inbreuken op de geluidsnormen door het vliegverkeer van en naar Brussels Airport door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ontvangen, door te storten aan de negentien Brusselse gemeenten (nr. A-298/1 – 2025/2026).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van de heer Stijn Bex, mevrouw Amélie Pans, de heer Sven Gatz, mevrouw Latifa Aït Baala en de heren Ilyas Mouani, Mounir Laarissi en Benjamin Dalle betreffende de organisatie van fietsdeeldiensten in zelfbediening in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-314/1 – 2025/2026).

De heer Stijn Bex (Groen). - Ik zou u willen vragen om gebruik te maken van de bevoegdheid waarover u beschikt volgens artikel 80.1 van het reglement om dit voorstel van ordonnantie nu al voor advies naar de Raad van State te sturen. Zo kan de commissie voor de Mobiliteit bij het hervatten van de werkzaamheden in september al beschikken over dat advies voor de bespreking van het voorstel.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais). - *Pourriez-vous transmettre dès à présent cette proposition d'ordonnance au Conseil d'État pour avis, afin que la commission de la Mobilité dispose de cet avis en septembre ?*

1143 **M. le président.-** Chers collègues, vous avez entendu la proposition de M. Bex.

Je vous informe que j'ai décidé, me prévalant des prérogatives octroyées au président, de saisir le Conseil d'État d'une demande d'avis sur cette proposition d'ordonnance. Compte tenu des congés, le Conseil d'État dispose de 45 jours supplémentaires pour son examen.

- Renvoi en commission de la Mobilité

1145 L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de MM. Louis de Clippele et Stijn Bex, Mmes Isabelle Emmery et Imane Belguenani, MM. Alain Deneef, Pascal Smet et Benjamin Dalle et Mme Loubna Azghoud modifiant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat) (n° A-315/1 – 2025/2026).

1145 **M. Louis de Clippele (MR).-** Concernant cette proposition d'ordonnance également, je souhaite savoir si vous utiliserez la prérogative qui vous est octroyée par le règlement, que M. Bex a évoquée. Saisirez-vous le Conseil d'État d'une demande d'avis sur cette proposition d'ordonnance, pour que celui-ci soit joint au texte en vue de son examen en commission ?

1145 **M. le président.-** Merci, Monsieur de Clippele, pour votre suggestion. Tout comme pour la proposition de M. Bex concernant le texte précédent, j'utiliserai la prérogative que me confère le règlement du Parlement, et je soumettrai le texte à l'avis du Conseil d'État.

- Renvoi en commission de l'Aménagement du territoire

1151 - *La séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est suspendue à 9h18.*

2161 - *La séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est reprise à 9h19.*

PROPOSITION DE RECOMMANDATIONS RELATIVE AU PROJET MÉTRO 3

(N° A-193/8 – 2025/2026)

Discussion générale

2163 **M. le président.-** Je félicite tous les collègues qui se sont investis dans la commission spéciale consacrée au chantier de la ligne de métro 3, présidée par Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

La discussion générale est ouverte.

Le règlement du Parlement permet aux rapporteurs de présenter le rapport en séance plénière. La commission spéciale consacrée au chantier de la ligne de métro 3 avait désigné quatre

De voorzitter.- Geachte collega's, u hebt het voorstel van de heer Bex gehoord.

Op basis van de prerogatieven die mij als voorzitter zijn toegekend, heb ik de Raad van State gevraagd een advies over dit voorstel van ordonnantie uit te brengen. Gezien de recesperiode beschikt de Raad van State over 45 extra dagen.

- Verzonden naar de commissie voor Mobiliteit

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van de heren Louis de Clippele en Stijn Bex, mevrouw Isabelle Emmery, mevrouw Imane Belguenani, de heren Alain Deneef, Pascal Smet, Benjamin Dalle en mevrouw Loubna Azghoud tot wijziging van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) (nr. A-315/1 – 2025/2026).

De heer Louis de Clippele (MR) (in het Frans).- Zult u ook voor dit voorstel van ordonnantie gebruikmaken van uw prerogatief en de Raad van State om advies vragen?

De voorzitter.- Dat is een goede suggestie, die ik zal volgen.

- Verzonden naar de commissie voor de Ruimtelijke Ordening

- *De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement wordt geschorst om 9.18 uur.*

- *De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement wordt hervat om 9.19 uur.*

VOORSTELLEN VAN AANBEVELINGEN OVER HET METRO 3-PROJECT

(NR. A-193/8 – 2025/2026)

Algemene bespreking

De voorzitter.- Ik feliciteer alle collega's die zich hebben ingezet voor de bijzondere commissie over het metro 3-project, onder het voorzitterschap van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.

De algemene bespreking is geopend.

Overeenkomstig het reglement van het parlement, verzoek ik de rapporteurs, mevrouw Sofia Bennani, die afwezig en verontschuldigd is, de heer Stijn Bex, de heer Jamal Ikazban en

rapporteurs : Mme Sofia Bennani, absente et excusée, M. Stijn Bex, M. Jamal Ikazban et Mme Amélie Pans.

J'invite les rapporteurs à prendre place à la tribune.

²¹⁶⁹ **Mme Amélie Pans, rapporteuse.**- Nous sommes quatre rapporteurs pour cette commission spéciale, et nous partagerons donc le temps de parole.

Après huit mois de travaux, 23 réunions, des dizaines d'auditions et une visite de chantier, j'ai l'honneur de vous présenter la première partie du rapport de la commission spéciale consacrée au projet de ligne de métro 3.

Comme la présidente l'a rappelé à chaque audition, cette commission avait pour objectif d'examiner les objectifs du projet, les études d'opportunité et d'incidences, le choix du tracé, la conception et la planification du chantier afin d'éclairer les chaînes de décision et les responsabilités, mais aussi les éventuelles failles dans le pilotage du projet.

Nos auditions se sont déroulées en deux phases : la première a porté sur la genèse du projet, et nous avons entendu les maîtres d'ouvrage, la STIB, Beliris et Bruxelles Mobilité, les ministres et anciens ministres compétents ainsi que les principaux bureaux d'études et experts.

La seconde s'est concentrée sur les travaux. Ont été entendus : les entreprises concernées, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, les commerçants, les associations de riverains du palais du Midi. La commission a également visité le chantier de la station Toots Thielemans et le palais du Midi. Enfin, les maîtres d'ouvrage et les ministres ont été réentendus afin de respecter pleinement le contradictoire.

Les auditions ont montré que le projet, souvent présenté comme un seul chantier, se compose en réalité de deux volets : le tronçon sud - sous maîtrise d'ouvrage de la STIB - et le tronçon nord - dont Beliris est maître d'ouvrage délégué. Cette répartition remonte aux années 2006-2008, et, selon le directeur de Beliris, aucun document administratif n'a pu être retrouvé pour en expliquer les raisons.

La commission a également retracé les principales étapes ayant conduit au choix du tracé, du métro automatique et de la technique du tunnel monotube tout en examinant les critères retenus dans les études d'opportunité.

²¹⁷¹ Enfin, les auteurs du rapport d'incidences environnementales de 2017 - seule évaluation indépendante portant sur l'ensemble du tracé - ont indiqué avoir alerté dès cette époque sur les difficultés géotechniques observées sous le palais du Midi et la gare du Nord et avoir recommandé des investigations complémentaires avant le lancement des travaux. Tout au long de ces auditions, les commissaires ont interrogé les intervenants sur la chronologie des décisions, la coordination entre les

mevrouw Amélie Pans, hun verslag voor te stellen in de plenaire vergadering.

Mevrouw Amélie Pans, rapporteur. *(in het Frans).-- De bijzondere commissie heeft acht maanden gewerkt met als doel duidelijkheid te scheppen over de besluitvorming, verantwoordelijkheden en tekortkomingen bij de aansturing van het metro 3-project.*

We hebben eerst de opdrachtgevers, de MIVB, Beliris en Brussel Mobiliteit, de bevoegde ministers en studie bureaus en deskundigen gehoord over de beginfase van het project.

Daarna volgden hoorzittingen met de betrokken bedrijven, de burgemeester van Brussel-Stad en buurtverenigingen over de werken, evenals een bezoek aan het station Toots Thielemans en het Zuidpaleis. Vervolgens konden de opdrachtgevers en ministers reageren.

Uit de hoorzittingen bleek dat het project eigenlijk bestaat uit een zuidelijk deel, met als opdrachtgever de MIVB, en een noordelijk deel, met als gedelegeerd opdrachtgever Beliris. Die verdeling dateert uit 2006-2008. Er is geen gedocumenteerde verklaring voor gevonden.

De commissie onderzocht ook de manier waarop de keuzes voor het traject, de automatische metro en de enkele tunnelbuis werden gemaakt.

Aangezien de opstellers van het milieueffectenrapport al in 2017 hadden gewaarschuwd voor geotechnische problemen onder het Zuidpaleis en het Noordstation, hebben de commissieleden tijdens de hoorzittingen gevraagd naar de chronologie, de coördinatie en de samenhang van de beslissingen.

In het eerste deel van het verslag staat enkel een overzicht van de feiten op basis van de hoorzittingen, dus zonder politieke beoordeling.

acteurs ainsi que l'articulation entre les études et les décisions gouvernementales.

Cette première partie du rapport restitue ces éléments de manière strictement factuelle, dans le respect des auditions et sans appréciation politique, je tiens à le rappeler.

(Applaudissements sur les bancs du MR et du cd&v)

²¹⁷⁵ **M. Jamal Ikazban, rapporteur.** - La deuxième partie du rapport porte sur les décisions politiques qui ont jalonné le projet de ligne de métro 3, telles qu'elles ont été exposées devant la commission.

Pour cette séquence, nous avons entendu les ministres et anciens ministres régionaux et fédéraux qui ont eu ce dossier dans leurs attributions : les ministres-présidents, les ministres de la Mobilité et du Budget, les secrétaires d'État à l'Urbanisme, ainsi que les anciens ministres fédéraux chargés de Beliris.

Le cadre fédéral d'abord. Le projet s'inscrit dans l'accord de coopération de Beliris du 15 septembre 1993 - l'avenant n° 10 approuvé en 2008 - qui affecte une première enveloppe de 5 millions d'euros pour 2008, puis de 5 millions d'euros pour 2009. À l'étude, une nouvelle liaison de transports en commun de haute performance sur l'axe nord-sud. À l'occasion de l'avis de marché lancé le 21 octobre 2008, huit candidats se manifestent.

L'accord avec la Région est signé le 30 novembre 2009. La commission a appris à cette occasion que ce marché d'étude était structuré en une tranche ferme suivie de sept tranches conditionnelles. Un montage que la Cour des comptes et plusieurs intervenants ont interrogé, le prestataire retenu ayant de ce fait un intérêt à conclure à l'opportunité du projet.

L'ancienne ministre fédérale chargée de Beliris a répondu à cette objection devant la commission. Elle a, par ailleurs, décrit la lourdeur du dispositif : chaque avenant à l'accord de coopération requiert l'accord de huit ministres, quatre fédéraux et quatre régionaux. Son successeur a quant à lui indiqué qu'entre 2008 et 2014, les procès-verbaux du comité de coopération portent peu de traces de discussions consacrées au projet.

J'en arrive aux décisions régionales pour le tronçon nord. Les auditions ont permis d'en reconstituer la séquence. L'étude socioéconomique s'achève en 2012 et fait l'objet d'une validation unanime le 28 février 2013. Le lendemain, une première décision gouvernementale valide le principe d'un tracé Schaarbeek-Bordet et celui d'un métro automatique, sans décision arrêtée à ce stade concernant le nombre ou la localisation des stations.

²¹⁷⁷ Entre septembre 2013 et mai 2014, le gouvernement départemental plusieurs variantes sur la base d'une analyse multicritères et retient, le 8 mai 2014, le tracé passant par Liedts, Collignon, Waelhem, Verboekhoven et Riga. Enfin, le choix du tunnel monotube est arrêté par la task force du 24 février 2015, puis validé par le gouvernement le 26 mars 2015.

(Applaus bij de MR en cd&v)

De heer Jamal Ikazban, rapporteur (in het Frans).- *Het tweede deel gaat over de politieke beslissingen. Daarvoor hebben we de bevoegde gewestelijke en federale ministers en staatssecretarissen gehoord.*

Bijakte 10 van het samenwerkingsakkoord Beliris voorzag voor 2008 en 2009 telkens in 5 miljoen euro voor een studie over een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding op de noord-zuidas.

De commissie vernam dat die studieopdracht bestond uit een vast deel, gevolgd door zeven voorwaardelijke delen. Het Rekenhof en verschillende sprekers hadden daar vragen bij, aangezien de opdrachthouder daardoor een belang had bij de conclusie dat het project wenselijk was.

De federale minister beschreef de logheid van het systeem: voor elke bijakte is de instemming van vier federale en vier gewestelijke ministers vereist. Haar opvolger gaf aan dat er in het samenwerkingscomité tussen 2008 en 2014 nauwelijks gediscussieerd is over het project.

De sociaal-economische studie voor het noordelijke traject werd in 2012 afgerond en op 28 februari 2013 unaniem goedgekeurd. De volgende dag bekrachtigde de regering het principe van een tracé tussen Schaarbeek en Bordet en dat van een automatische metro. Op 8 mei 2014 koos de regering voor het tracé via Liedts, Collignon, Waelhem, Verboekhoven en Riga. De keuze voor een tunnel met één koker werd bekrachtigd op 26 maart 2015.

De gehoorde ministers vermeldten dat het project bij hun aantreden al aan de gang was en dat er een politieke consensus bestond over de voortzetting van de werkzaamheden.

Vervolgens startten de problemen. Voor het noordelijke traject stegen de ramingen van ongeveer 527 miljoen euro in 2015 naar 817 miljoen euro. De in april 2023 ingediende offertes lagen evenwel tussen 1,9 en meer dan 2 miljard euro. Dat bracht

Les ministres entendus ont exposé que, lorsqu'ils sont entrés en fonction, le projet était déjà engagé sur la base d'études convergentes de la STIB et de bureaux indépendants, et qu'un consensus politique existait alors sur la poursuite du chantier, même si les modalités restaient à préciser.

Ensuite viennent les difficultés. Deux exemples permettent d'en mesurer la nature, différente selon le tronçon.

Côté nord, la commission a été informée d'une dérive budgétaire d'une ampleur inédite, sur le lot 3, qui porte sur le tunnel et les stations. Selon les intervenants, les estimations passent d'environ 527 millions d'euros en 2015 à 817 millions d'euros. Ensuite, les offres remises en avril 2023 se situent entre 1,9 et plus de 2 milliards d'euros, soit un écart de l'ordre de 250 %. C'est ce constat qui conduit le gouvernement, en juin 2023, à suspendre temporairement le projet, à demander une analyse approfondie des causes de ces dépassements et, compte tenu des délais nécessaires à toute nouvelle procédure, à renvoyer la décision à la législature suivante.

La commission a également entendu l'ancien ministre du Budget décrire les pistes explorées pour sortir de cette impasse : un mandat obtenu en septembre 2023 pour négocier avec le gouvernement fédéral, une piste de financement de la Banque européenne d'investissement à hauteur de 475 millions d'euros et la réflexion sur la création d'un véhicule de financement dédié, inspiré de modèles utilisés pour d'autres grands projets d'infrastructure du pays. Aucune de ces pistes n'a abouti avant la fin de la législature.

²¹⁷⁹ Côté sud, la difficulté est de nature technique et procédurale avant d'être budgétaire. Dès 2021, les problèmes rencontrés sous le palais du Midi conduisent progressivement les acteurs techniques à conclure que la poursuite du chantier suppose la démolition des aménagements intérieurs du bâtiment. La commission a entendu qu'un débat s'est alors ouvert au sein du gouvernement sur la manière de procéder : procédures ordinaires ou interventions législatives spécifiques. Ce débat a été tranché en juin 2023 par l'adoption, en première lecture, d'une ordonnance exceptionnelle raccourcissant certains délais administratifs.

Les auditions ont aussi rappelé la chronologie des procédures urbanistiques. Le permis relatif au tunnel de la gare du Nord est délivré en mai 2020 pour le tronçon Nord-Bordet. La demande de permis a été introduite par Beliris en décembre 2018, tandis que l'étude d'incidences a été menée de 2019 à 2021. Un dossier adapté est déposé en janvier 2022 et une décision est prise en avril 2023, sur la base de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Enfin ont été évoqués devant la commission les facteurs externes intervenus à partir de 2020 : la crise sanitaire et la guerre en Ukraine, avec leurs conséquences sur les coûts de l'énergie et des matériaux ; la rareté des entreprises capables de mener ce type de chantier et la saturation de leurs carnets de commandes ; enfin,

de regering er in juni 2023 toe het project op te schorten en een grondige analyse te vragen naar de oorzaken van de kostenoverschrijdingen.

De regering onderzocht verschillende mogelijkheden om uit de impasse te komen, waaronder een mandaat om met de federale regering te onderhandelen, een financiering via de Europese Investeringsbank en een speciaal financieringsvehikel, maar geen van die opties leidde tot resultaat voor het einde van de regeerperiode.

Voor het zuidelijke traject zijn de problemen vooral van technische en procedurele aard. In 2021 kwamen de technische verantwoordelijken tot de conclusie dat de binnenkant van het Zuidpaleis moest worden gesloopt om de werken te kunnen voortzetten. In juni 2023 keurde de regering een uitzonderlijke ordonnantie goed om bepaalde administratieve termijnen te verkorten.

De vergunning voor de tunnel aan het Noordstation werd in mei 2020 afgeleverd. De effectenstudie werd tussen 2019 en 2021 uitgevoerd. In januari 2022 werd een aangepast dossier ingediend en in april 2023 viel daarover een beslissing.

Tot slot werden de externe factoren toegelicht die vanaf 2020 een rol hebben gespeeld: de stijging van de energie- en materiaalkosten door de gezondheidscrisis en de oorlog in Oekraïne, het gebrek aan bedrijven die dit soort werken kunnen uitvoeren en de heterogene ondergrond.

(Applaus bij de PS en DéFI)

les difficultés techniques liées à la nature hétérogène des sols bruxellois.

Je cède la parole à M. Bex.

(Applaudissements sur les bancs du PS et de DéFI)

²¹⁸³ **M. Stijn Bex, rapporteur** (en néerlandais).- *La troisième partie du rapport contient les auditions des bureaux d'étude, des experts et des ingénieurs qui ont participé aux différentes phases du projet, sans que leurs compétences ne se chevauchent.*

La STIB est le maître d'ouvrage et Beliris le maître d'ouvrage délégué pour le tronçon nord.

Le premier bureau est Métro Nord, un consortium temporaire, auteur de l'étude d'opportunité socioéconomique et de l'étude de faisabilité. Lors de leur exposé, ses représentants ont précisé avoir défini, avec Beliris, les informations qu'ils pouvaient révéler à la commission. Ils regrettent de ne pas avoir été entendus par la Cour des comptes, qui leur reproche d'être impliqués à la fois dans l'étude de faisabilité et dans les phases ultérieures du projet.

Le consortium GSS était, quant à lui, chargé de la conception du tronçon sud. Ses représentants ont, notamment, justifié le choix de la technique du « jet grouting » (injection d'un coulis à base de ciment pour consolider le sol).

Un architecte a ensuite décrit les 150 ans d'histoire du palais du Midi.

²¹⁸⁵ *Arcadis n'est intervenu que début 2018 pour le projet Bordet-Nord, en soutien du maître d'ouvrage. Il avait une mission de contrôle, mais pas d'approbation.*

De heer Stijn Bex, rapporteur.- Het derde deel van het verslag is gewijd aan de hoorzittingen met de studiebureaus, deskundigen en ingenieurbureaus die in verschillende fasen betrokken waren bij het project, zowel bij het ontwerp als bij de ondersteuning van de bouwheer en de technische en budgettaire opvolging.

Er zijn veel betrokken partijen, met bovenaan de MIVB als bouwheer en Beliris als gedelegeerd bouwheer voor het noordelijke traject, en daaromheen een geheel van studiebureaus, controlebureaus en ondersteuningsopdrachten waarvan de respectieve bevoegdheden elkaar niet overlappen.

Het eerste bureau is Métro Nord, een tijdelijke vereniging die onder meer bestaat uit Sweco Belgium en TPF Engineering, omringd door gespecialiseerde partners op het vlak van ondergrondse werken, spoorwegsysteem, communicatie en juridische ondersteuning. Dat bureau is de auteur van de eerste studie, de sociaal-economische opportuniteitsstudie van 2012, en van de haalbaarheidsstudie van 2013. Hun vertegenwoordigers hebben de samenstelling van het consortium, het contractuele kader, de vertrouwelijkheidsclausules en hun deontologische verplichtingen toegelicht. Ze verduidelikten dat ze voorafgaand aan de hoorzitting hadden overlegd met Beliris welke informatie openbaar aan de commissie kon worden meegedeeld.

Ze betreurden dat ze niet door het Rekenhof werden gehoord. Het Rekenhof merkte op dat het bureau Métro Nord niet alleen een rol speelde bij de haalbaarheidsstudie, maar ook in latere fasen van het project, een dubbele rol die tijdens verschillende hoorzittingen aan bod kwam, onder meer met betrekking tot de opdracht met een vaste schijf en voorwaardelijke schijven.

Het tweede bureau, het consortium GSS, samengesteld uit Greisch, Systra en Sum, stond in voor het ontwerp van het zuidelijke traject. De vertegenwoordigers hebben de vier projectfasen uiteengezet, de evaluatie van de mogelijke technieken onder het Zuidpaleis toegelicht en de redenen gegeven waarom uiteindelijk voor jetgrouting (cementinjectie onder hoge druk) werd gekozen.

De erfgoedkwestie werd voorgesteld door een architect, die beschreef hoe het gebouw in de loop van zijn honderdvijftigjarige bestaan ingrijpend werd verbouwd, waardoor het vandaag moeilijk is de oorspronkelijke elementen nog te onderscheiden.

Het derde bureau, Arcadis, trad later op, begin 2018, in het kader van een rechtstreekse contractuele relatie met Beliris en uitsluitend voor het programma Bordet-Noord. Zijn opdracht ter ondersteuning van de bouwheer omvat vijf elementen: algemene

Quant au bureau ACP Group, il a rédigé le rapport sur les incidences environnementales relatif à l'intégration du tracé dans le plan régional d'affectation du sol. Il s'agit de la seule évaluation indépendante portant sur l'ensemble du tracé.

Lors des auditions, les commissaires se sont enquis de la définition des missions, des relations contractuelles entre les parties, des montants des prestations et des avertissements formulés, en temps utile ou non.

2187 *(poursuivant en français)*

Monsieur le Président, il était prévu que je vous demande de donner la parole à Mme Sofia Bennani mais celle-ci est excusée à cause d'une urgence. Je propose donc que Mme Pans se charge de la dernière partie du rapport.

(Applaudissements)

2191 **Mme Amélie Pans, rapporteuse.** - La quatrième et dernière partie du rapport est consacrée à la phase d'exécution, aux entreprises qui réalisent le chantier ou y ont soumissionné, ainsi qu'à celles et ceux qui en subissent les conséquences au quotidien.

Côté sud, la commission a entendu la société momentanée Toots quelques jours après la visite du chantier de la station Toots Thielemans et du palais du Midi. Les représentants ont retracé les difficultés apparues dès fin 2020 : la couche d'argile destinée à accueillir les pieux de « jet grouting » (consolidation du sol dans la masse par injection sous haute pression d'un coulis à base de ciment) s'est révélée située à 24 m de profondeur au lieu des 18 prévus, imposant une augmentation de la longueur des pieux de 30 %. À cela se sont ajoutés des problèmes techniques touchant la qualité et la résistance des pieux.

Malgré une meilleure connaissance de la topographie du sous-sol et le développement d'une technique de jet grouting améliorée, l'étanchéité ne pouvait être garantie. Les intervenants ont rappelé les conséquences qu'une telle défaillance pouvait avoir, en évoquant l'effondrement survenu à Cologne en 2009.

opvolging, kostencontrole, verificatie van de hoeveelheden, risicobeheer en planning. Zijn vertegenwoordigers drongen erop aan dat Arcadis verifieert, maar niet goedkeurt. Het bureau was noch belast met de technische ontwerpstudies, noch met de goedkeuring van de budgetten, noch met de re-engineering. Sinds het begin van de opdracht voerde Arcadis acht kostencontroles uit.

Het studiebureau ACP Group stelde in 2017 het milieueffectenrapport op in verband met de opname van het tracé in het Gewestelijk Bestemmingsplan, hetgeen de enige onafhankelijke evaluatie is die betrekking had op het volledige tracé van noord tot zuid. Het bureau slaagde erin het uitvoeringscriterium als onderdeel van het criterium 'bodem' te laten opnemen, terwijl het kostencriterium werd geweigerd omdat het in deze fase niet vereist was. Zijn opdracht werd vergoed voor een bedrag van 125.000 euro.

Tijdens deze hoorzittingen hebben de commissieleden de betrokkenen voortdurend bevraagd over de precieze afbakening van hun opdrachten, de contractuele relaties tussen de verschillende partijen, de bedragen van hun prestaties en de waarschuwingen die zij al dan niet tijdig hadden geformuleerd.

(verder in het Frans)

Aangezien mevrouw Sofia Bennani verhinderd is, stel ik voor dat mevrouw Pans het laatste deel van het verslag voorstelt.

(Applaus)

Mevrouw Amélie Pans, rapporteur (in het Frans). - Het vierde deel van het verslag is gewijd aan de uitvoeringsfase, aan de bedrijven die eraan meewerken en aan al wie er dagelijks de gevolgen van ondervinden.

Wat het zuidelijke traject betreft schetsten de vertegenwoordigers van de TM Toots de technische problemen die vanaf eind 2020 opdoken, waaronder een kleilaag die zes meter dieper bleek te liggen dan verwacht, waardoor de palen die erin moesten worden geplaatst 30% langer moesten worden. De waterdichtheid kon niet gegarandeerd worden, wat instortingsrisico met zich meebrengt. Er moest dus een heel andere aanpak gevonden worden.

Wat het noordelijke traject betreft wezen de vertegenwoordigers van de TM Progrès erop dat daarvoor een grote holte moest worden gegraven onder de sporen van het station Brussel-Noord en dat de geraamde kostprijs was opgelopen van de voorziene 44,23 miljoen tot 75,12 miljoen euro. Ze konden nog niet beginnen graven door de heterogeniteit van de ondergrond.

De commissie hoorde ook de twee consortia die een offerte hadden ingediend voor deel drie van het noordelijke traject: Denys-CFE-FCC Construction en Besix-Jan De Nul-Ghella.

La reprise en sous-œuvre du bâtiment a donc dû être entièrement repensée.

Côté nord, la commission a entendu la société momentanée Progrès, chargée des ouvrages sous la gare du Nord. Ses représentants ont rappelé qu'il ne s'agissait pas d'un chantier de métro classique, mais de la création d'une vaste cavité sous les voies, tout en maintenant le trafic ferroviaire. Ils ont indiqué que le marché initial de 44,23 millions d'euros était désormais estimé à 75,12 millions d'euros pour la variante technique retenue.

Si les deux puits d'accès sont achevés, l'excavation de la cavité n'a pas encore débuté. Les travaux préparatoires ont révélé une forte hétérogénéité du sol. L'entreprise a donc précisé que la conception des ouvrages relevait du maître d'ouvrage et de son bureau d'études.

La commission a également entendu les deux consortiums ayant remis une offre pour le lot trois du tronçon nord : Denys-CFE-FCC Construction et Besix-Jan De Nul-Ghella.

²¹⁹³ Sur cinq consortiums présélectionnés, seuls deux ont déposé une offre après six mois de préparation. Ils ont expliqué que le projet leur était présenté comme entièrement conçu, sans marge de manœuvre et avec un transfert non négligeable des risques à l'entrepreneur. Ils ont décrit un chantier particulièrement complexe, combinant un environnement urbain dense, des techniques exceptionnelles et un calendrier extrêmement contraignant. À titre d'exemple, la congélation des sols prévue pour trois stations nécessitait environ 45.000 tonnes d'azote liquide, soit davantage que la production annuelle du Benelux. Les deux groupements estiment enfin que le chantier nécessiterait environ dix ans, contre les six prévus dans le cahier des charges.

Enfin, la commission a tenu à ce que cette parole soit entendue : nous avons auditionné celles et ceux qui vivent le chantier. Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles a présenté les dispositifs mis en place avec la Région depuis le pacte Toots Thielemans conclu en 2019 avec les communes, incluant une indemnisation élargie, un accompagnement individuel des commerçants et un service d'ombudsman de chantier. Pour les commerçants du palais du Midi, une exonération des loyers pendant cinq ans, dont trois à charge de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles, a été prévue.

Les commerçants, les clubs sportifs, les associations et les comités de quartier riverains ont, quant à eux, décrit une autre réalité : expropriations, cessations d'activité, fragilisation du tissu commercial, complexité administrative des demandes d'indemnisation, changements fréquents d'interlocuteur et manque d'informations claires. Plusieurs d'entre eux ont indiqué avoir découvert, à travers nos auditions, des éléments du dossier qu'ils ignoraient jusque-là.

Enfin, nous tenons à rappeler que le présent rapport a pour seul objectif de restituer fidèlement les travaux de la commission

De twee consortia die een offerte hadden ingediend voor deel drie van het noordelijke traject, Denys-CFE-FCC Construction en Besix-Jan De Nul-Ghella, legden uit dat ze geen inbreng hadden in het ontwerp, maar dat enkel mochten uitvoeren, met bovendien heel wat risico's waar ze aansprakelijk voor waren, terwijl het project technisch bijzonder uitdagend was en aan een strak tijdschema onderworpen, zes jaar in plaats van de tien jaar die volgens hen nodig was. Zo was er een bevroering van de ondergrond gepland waarvoor meer stikstof nodig was dan de jaarlijkse productie van de hele Benelux.

Tot slot hoorde de commissie de wijkbewoners. Terwijl de burgemeester van Brussel-Stad de maatregelen uiteenzette die sinds 2019 samen met het gewest waren genomen om bewoners en handelaars tegemoet te komen, schetsten die laatsten een heel ander beeld: onteigeningen, bedrijfssluitingen, verzwakking van handelsactiviteiten, complexe procedures om schadevergoedingen aan te vragen en onduidelijke informatie.

Dit verslag geeft enkel weer wat er in de bijzondere commissie gezegd is, zonder politieke standpunten in te nemen.

(Applaus)

spéciale consacrée au projet de métro 3, sans exprimer de position politique ni d'appréciation personnelle.

Nous adressons nos remerciements à la présidente de la commission, Anne-Charlotte d'Ursel, pour la conduite des travaux, à l'ensemble des commissaires pour leur participation, aux personnes auditionnées pour leur disponibilité et leur franchise, ainsi qu'aux services du Parlement, au greffier, aux rédacteurs des rapports et à toutes celles et tous ceux qui ont contribué au bon déroulement de cette commission spéciale. Je remercie également mes collègues rapporteurs.

(Applaudissements)

2197 **M. le président.-** Conformément à l'article 62 de notre règlement, nous allons à présent donner la parole aux différents groupes, lesquels disposent chacun de vingt minutes de temps de parole.

2201 **Mme Françoise De Smedt (PTB).**- Sept mois d'auditions et 26 séances de commission spéciale pour en arriver à ce résultat ? Vos conclusions aboutissent à un bilan aussi simple qu'accablant : tout le monde est compétent, mais personne n'est responsable du fiasco du métro 3.

Le consortium SM Toots, quant à lui, apparaît comme le grand gagnant de cette opération, tandis que les Bruxelloises et les Bruxellois en paieront la facture. Au vu des recommandations contenues dans ce rapport, vous vous apprêtez davantage à dégrader la mobilité qu'à l'améliorer.

On avait l'impression d'avoir touché le fond, mais vous continuez à creuser. Vos conclusions et vos recommandations ne se contentent pas de valider certaines erreurs commises, elles confirment la poursuite de la partie sud du projet, alors même qu'aucune garantie n'existe quant à la circulation effective d'un métro dans ce tunnel à l'avenir. Cette décision intervient malgré l'ensemble des problèmes accumulés au niveau du palais du Midi, que vous choisissez de condamner, et du quartier Stalingrad, que vous décidez de sacrifier également. Elle intervient aussi alors que des solutions alternatives existent pour renforcer le réseau de trams. Car, au bout du compte, il s'agit bien de faire circuler des trams dans ce nouveau tunnel.

Depuis le début, nous dénonçons une logique d'irresponsabilité politique de la part de votre gouvernement. Manifestement, vous n'avez pas tiré les leçons de ce fiasco. Les multinationales de SM Toots se frottent les mains et continueront à s'enrichir sur le dos des Bruxelloises et des Bruxellois, qui paieront la facture pendant des années. Plus inquiétant encore, vos recommandations évoquent le recours possible à un partenariat public-privé comme mode de financement. Vous prévoyez donc de prendre plus de risques encore. C'est la recette parfaite pour reproduire les erreurs !

2203 Vous documentez de manière assez succincte toute une série de manquements, qui sont d'ailleurs largement sous-estimés, pour ensuite refuser d'en tirer la moindre conclusion lorsqu'il s'agit de

De voorzitter.- Overeenkomstig artikel 62 van het reglement krijgen nu de verschillende fracties het woord, elk gedurende twintig minuten.

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans).- Zeven maanden hoorzittingen en 26 bijeenkomsten van de bijzondere commissie leveren niet meer op dan de conclusie dat iedereen bevoegd, maar niemand verantwoordelijk is voor het fiasco met metro 3. De aanbevelingen wekken de indruk dat u de mobiliteit eerder slechter wilt maken dan beter.

U bevestigt dat er fouten zijn gemaakt en dat het zuidelijke deel van de lijn er komt, terwijl niet zeker is dat daar ooit een metro zal rijden. U offert het Zuidpaleis en de Stalingradlaan op, terwijl een uitbreiding van het tramnet een alternatief biedt.

De PTB klaagt van in het begin de onverantwoordelijkheid van uw regering aan. De multinationals van het consortium TM Toots wrijven zich in de handen terwijl ze zich verrijken ten koste van de Brusselaars. Erger nog, in uw aanbevelingen gaat het over een publiek-private samenwerking. U wil dus nog meer risico's nemen en fouten begaan.

U somt kort een reeks gebreken op, die u overigens sterk onderschat, waarna u weigert er conclusies uit te trekken over

se prononcer sur la poursuite des travaux à hauteur de l'avenue de Stalingrad et du boulevard Lemonnier.

Un premier point capital est le conflit d'intérêts. Bien qu'il ait été abondamment abordé, vous choisissez dans votre rapport de l'entretenir plutôt que de le résoudre. Pour rappel, la Cour des comptes a souligné que la structure du marché retenu plaçait la société momentanée Bureau Métro Nord (SM BMN) dans une situation qui lui procurait un intérêt financier direct, à conclure que le métro était opportun, puisqu'elle pouvait ensuite obtenir les phases d'exécution, nettement plus lucratives. Ce conflit d'intérêts a été documenté depuis des années par les associations, mais le monde politique a fermé les yeux. Au lieu d'inscrire dans les recommandations de ne plus jamais recourir à ce type de marché, vous laissez encore des portes ouvertes.

Un deuxième point essentiel concerne le pilotage éclaté et les responsabilités diluées et jamais assumées. Votre rapport évoque une répartition complexe des responsabilités entre plusieurs acteurs institutionnels et niveaux de pouvoir, mais la réalité est que ce projet a été marqué par un véritable saucissonnage.

Tout d'abord, la multiplicité des maîtres d'ouvrage - la STIB, Beliris, Bruxelles Mobilité - a provoqué la dilution des responsabilités et une perte de vision d'ensemble.

Ensuite, la décision de scinder le projet en deux tronçons visait manifestement à donner de la visibilité aux ministres fédéraux, au détriment de l'efficacité opérationnelle. Mme Van den Brandt a elle-même reconnu que cette fragmentation a généré des difficultés de coordination et un manque de vue d'ensemble. Charles Picqué a, quant à lui, parlé d'une volonté de l'autorité fédérale d'être un coacteur et non un simple banquier pour justifier cette décision.

Pourtant, vous ne faites qu'effleurer ces problèmes dans le rapport, sans en tirer de leçon sérieuse.

2205 On a beaucoup parlé de la sous-estimation des coûts, ainsi que du manque de financement de la part de l'autorité fédérale. En ce qui concerne les mécanismes d'estimation, de financement et de gestion des risques, votre rapport ne parle que de « fragilités ». Encore une fois, la situation était pourtant bien plus problématique. Annoncé en 2009, pour un coût de 800 millions d'euros et devant relier Bordet à Albert en vingt minutes, le projet de ligne de métro 3 a connu une dérive financière que la Cour des comptes attribue à un manque de contrôle rigoureux des coûts et des délais. Le budget total grimpe désormais à 4,7 milliards d'euros.

Cette explosion des coûts s'explique notamment par une sous-estimation systématique dès l'origine, par une reprise de chiffres trop optimistes sur les marchés connus, ainsi que par l'oubli de postes essentiels comme le dépôt de Haren, la transformation du prémétro Albert-Nord, et j'en passe. Les postes oubliés sont nombreux. À cet égard, l'ancien CEO de la STIB, Alain Flausch, a évoqué le « biais de McNamara », qui consiste à sous-estimer des postes budgétaires essentiels afin d'obtenir l'aval politique.

de voortzetting van de werkzaamheden aan de Stalingradlaan en de Lemonnierlaan.

Om te beginnen is er het belangenconflict bij Bureau Métro Nord, dat er financieel belang bij had om vast te stellen dat de metro nodig was. Verenigingen wezen daar al jaren op, maar de beleidsmakers sloten liever hun ogen. In plaats van dergelijke opdrachten voortaan onmogelijk te maken, behoudt u die mogelijkheid.

Daarnaast zijn er de mislukte aansturing en de verwaterde en nooit opgenomen verantwoordelijkheden. U wijst op een complexe spreiding van de verantwoordelijkheden, maar in werkelijkheid is het project in stukjes gehakt.

De vele bouwheren hebben geen gemeenschappelijke visie. Voorts was de splitsing duidelijk bedoeld om de federale ministers meer zichtbaarheid te bieden, ten koste van een doeltreffende uitvoering. Minister Van den Brandt erkende dat dat problemen veroorzaakte. Toch hebt u het er in uw rapport maar zijdelings over.

De onderschatting van de kosten en het gebrek aan federale financiering noemde u in uw rapport slechts zwakke punten, terwijl de situatie problematisch was. Het metroproject is volgens het Rekenhof financieel ontspoord door een gebrek aan controle.

De buitensporige stijging van de kosten komt door een systematische onderschatting, de overname van te optimistische cijfers van andere opdrachten en het achterwege laten van essentiële posten, allicht om goedkeuring van de politiek te verkrijgen. De federale financiering bleef beperkt tot 500 miljoen euro. Het gewest betaalt de rest.

De heer Vanhengel gaf toe dat hij te veel vertrouwen had in de betrokken ondernemingen en hij betreunde dat er onvoldoende financiële controlemechanismen waren. Hij verklaarde dat de regering nooit een financieringsovereenkomst zou hebben gesloten met Beliris als hij had geweten dat het project 4,7 miljard euro zou kosten. De 1 miljard euro federale steun waarop de regering hoopte, is er nooit gekomen. De heer Picqué

Le financement fédéral, quant à lui, est resté plafonné à 500 millions d'euros, laissant la Région bruxelloise seule face aux surcoûts.

Nous avons entendu M. Guy Vanhengel admettre, avec le recul, avoir fait un peu trop confiance aux acteurs de terrain. Il a également regretté l'absence de mécanismes de contrôle financier plus rigoureux pour responsabiliser les partenaires privés. En outre, il a déclaré que le gouvernement bruxellois n'aurait jamais signé l'accord de financement avec Beliris s'il avait su, à l'époque, que le coût total du projet atteindrait 4,7 milliards d'euros. Il a aussi précisé qu'à l'origine, le gouvernement espérait un soutien fédéral de l'ordre de 1 milliard d'euros ; cet argent n'est jamais arrivé. Charles Picqué a, quant à lui, admis que s'il devait avoir un regret, ce serait de ne pas avoir exigé davantage d'argent de la part de l'État fédéral pour ce projet.

Pourtant, votre rapport évoque, tout au plus, qu'il faudrait avoir une vision métropolitaine. Qu'est-ce que cela signifie exactement ? Mystère !

2207 Votre rapport passe complètement sous silence la précipitation électorale qui a entouré ce projet, avec la délivrance du permis juste avant les élections de 2019, dans le but explicite de rendre ce projet métro 3 irréversible.

La Cour des comptes a relevé que la STIB a ordonné au bureau d'études Greisch-Systra-SumProject (GSS) de finaliser le dossier d'adjudication de la station Toots Thielemans en quatre mois, au lieu des huit mois prévus initialement. GSS a formellement averti la STIB qu'il ne pouvait plus garantir la robustesse du dossier. La Cour des comptes conclut que cette précipitation a conduit à un dossier d'adjudication immature, basé sur des données incomplètes.

Ce manque de maturité est également identifié comme la cause principale des litiges ultérieurs avec l'entrepreneur et de l'explosion des coûts, mais aucune leçon n'en est tirée.

Pas une ligne d'autocritique non plus sur le choix politique d'avoir modifié le tracé de manière insensée, une décision qui a de nouveau mis en lumière l'insuffisance des études géologiques. L'architecte Bruno Clerbaux affirme que le dossier a été traité à l'envers, le tracé ayant été verrouillé politiquement avant l'étude d'incidences. Il n'y a pas une ligne là-dessus dans le rapport.

Pas un mot non plus sur le conflit qui a opposé la STIB au consortium SM Toots, dont font partie les multinationales Besix et Jan De Nul, quinzième fortune de notre pays. Nous demandons une révision de la transaction conclue avec ce consortium, une transaction clairement favorable à ses intérêts et risquée pour les finances de la Région et de la STIB. Ce point a été largement documenté aussi par la Cour des comptes, qui a elle-même marqué son incompréhension face à cet accord transactionnel.

zei dat hij betreurde niet meer middelen van de federale staat te hebben geëist.

U verwijst in uw rapport naar een metropolitane visie. Geen idee wat dat betekent!

Over de overhaaste toekenning van een vergunning vlak voor de verkiezingen staat niets in uw rapport.

De MIVB gaf het studiebureau opdracht om het dossier voor het station Toots Thielemans in vier maanden af te ronden. Het bureau liet weten dat het dan niet kon garanderen dat het dossier voldoende onderbouwd was. Het Rekenhof concludeert dat het ingediende dossier onvolledig was. Het gaf later aanleiding tot geschillen met de aannemer en fors hogere kosten. Daar worden geen lessen uit getrokken.

Er komt evenmin zelfkritiek op de ondoordachte wijziging van het traject, die aantoonde dat de bodemstudies niet voldeden. Het traject lag vast voordat de effectenstudie was uitgevoerd.

Ook over het conflict tussen de MIVB en het consortium TM Toots vinden we niets in het rapport. De PTB vraagt een herziening van de transactie die met het consortium werd afgesloten, die in het voordeel van dat laatste is en een risico inhoudt voor het gewest en de MIVB.

Uiteindelijk is het consortium de grote winnaar en draaien de Brusselaars op voor de kosten.

Finalement, c'est bien ce consortium qui ressort gagnant, tandis que la facture est laissée aux Bruxellois, ainsi qu'aux habitants et aux commerçants du quartier Stalingrad, qui subissent les conséquences du chantier depuis des années.

2209 Votre rapport évoque des procédures de marché public inadaptées ; la Cour des comptes constatait quant à elle des irrégularités et des dysfonctionnements réels. La législation sur les marchés publics n'a pas été systématiquement respectée dans le cadre du projet de ligne de métro 3, les manquements touchant à la fois à la préparation, l'attribution et l'exécution des marchés.

Vient enfin la contradiction majeure de ce rapport, qui recommande en effet de réévaluer la faisabilité du projet de ligne de métro 3 vers le nord - reprenant ainsi ce que prévoyait déjà l'accord de majorité -, mais préconise dans le même temps de poursuivre les travaux sur le tronçon sud, avec la finalisation de la station Toots Thielemans et des tunnels. Cette mesure implique la démolition du palais du Midi et plus de dix ans de chantier supplémentaire pour le quartier, sans parler des 400 millions d'euros qui viennent alourdir la facture.

Comment peut-on à la fois recommander de repartir de zéro pour la partie nord et plaider pour la poursuite de la partie sud, alors que ces deux tronçons sont interdépendants ? De l'aveu même de la STIB en effet, l'un sans l'autre présente peu d'intérêt. Quel sens donner à une telle recommandation, sinon celui d'une nouvelle soumission au consortium sur la partie sud ? Il n'est pas politiquement responsable d'engloutir encore des millions pour la déconstruction-reconstruction du palais du Midi, d'autant qu'un consensus existe pour dire que si cette ligne ne va pas jusqu'à Bordet, elle est virtuellement inutile.

Avant même les conclusions et recommandations de la commission spéciale, sans attendre l'avis du Conseil d'État sur le recours contre le premier permis et sans tenir compte de la demande de classement de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS), le gouvernement a décidé de poursuivre la déconstruction-reconstruction du palais du Midi. Ce faisant, il a confirmé les craintes des habitants et des commerçants du quartier, qui redoutaient un projet de gentrification derrière cette décision politique. M. Pascal Smet l'avait d'ailleurs évoqué à l'époque.

2211 Depuis sept ans, les impacts sociaux, humains et économiques sur ce quartier sont désastreux. Les indemnisations prévues par les pactes successifs sont jugées insuffisantes et inaccessibles pour la majorité des victimes concernées.

Pourtant, vous décidez malgré tout de prolonger les travaux pour au moins dix ans.

Plus grave encore : votre rapport ouvre la porte au partenariat public-privé, alors même que plusieurs acteurs, dont la Cour des comptes européenne, ont exprimé leurs réserves sur ce mode de financement, et que l'expérience pratique démontre depuis longtemps qu'il augmente les coûts pour les pouvoirs publics. Citons une nouvelle fois l'exemple tout proche du Diabolo. Et

Zowel uit uw rapport als uit de bevindingen van het Rekenhof blijkt dat de wetgeving op overheidsopdrachten niet altijd is nageleefd. Er waren tekortkomingen bij de voorbereiding, de toewijzing en de uitvoering van de opdrachten.

Ten slotte is er de contradictie in het rapport zelf, dat de aanbeveling bevat om de haalbaarheid van het noordelijke deel van de metrolijn opnieuw te onderzoeken, maar waarin ook wordt bepleit om het zuidelijke deel af te werken, met de afbraak van het Zuidpaleis, tien jaar extra werkzaamheden en 400 miljoen euro bijkomende kosten als gevolg.

Hoe kunt u pleiten om voor het noordelijke deel van nul te herbeginnen en tegelijkertijd het zuidelijke deel af te werken, terwijl de twee samenhangen? Zelfs de MIVB vindt dat zinloos.

Nog voor ze alle conclusies en aanbevelingen had, besliste de regering om het Zuidpaleis te laten afbreken en heropbouwen. Omwonenden en handelaars zagen daarmee hun vrees voor een op gentrificatie gericht project bevestigd.

Het project had de voorbije zeven jaar desastreuze gevolgen voor de wijk. De schadevergoedingen volstaan niet en de meeste slachtoffers komen niet eens in aanmerking. Toch beslist u dat de werkzaamheden tien jaar langer mogen duren.

Erger nog: u zet de deur open voor een publiek-private samenwerking (pps), terwijl die financieringswijze de overheid meer kost. Opnieuw draaien de gebruikers op voor de kosten. U maakt een keuze die het gewest voor tientallen jaren met een financiële put zal opzadelen.

U geeft onbeschaamd toe dat u de beroepsprocedures wil beperken. Zo snoert u de tegenstemmen de mond. Dat is niet democratisch. Onze vraag om de klokkenluider die inbreuken

de nouveau, la facture retombera sur les usagers. Nous savons pertinemment que les partenariats public-privé coûtent bien plus cher aux contribuables que les financements classiques, et pourtant, votre rapport recommande de les mettre à l'étude malgré tout. Ce choix politique creusera un gouffre financier pour la Région pour des décennies.

Vous affirmez sans vergogne votre volonté de limiter le nombre de procédures de recours et d'accélérer leur traitement. La marche forcée que vous voulez imposer sur des projets d'une telle ampleur est assez hallucinante. Chercher à faire taire ceux qui ne sont pas d'accord avec vous, ce n'est pas de la démocratie. Nous avons d'ailleurs demandé la réintégration du lanceur d'alerte licencié qui avait dénoncé des infractions à la législation relative aux marchés publics à la STIB ainsi que la mise en place de protections effectives et indépendantes pour les signalements au sein des organismes publics, mais nos appels ont été balayés.

Vous faites pire encore en vous obstinant à poursuivre ce projet qui, plus que probablement, se soldera en réalité par une dégradation de la mobilité.

2213 Une étude parue dans Brussels Studies en mai dernier comparait l'évolution de l'accessibilité des quartiers bruxellois en transport public selon trois scénarios : le métro 3 complet, le métro 3 amputé et la version prémétro +, réalisée par le milieu associatif. Après lecture des conclusions, on se rend compte qu'il serait beaucoup plus sage d'en tenir compte.

Concernant les temps de parcours horaires moyens par destination, le pire résultat est obtenu par l'option que votre gouvernement a choisie. Une version de ligne de métro 3 amputée sans métro augmenterait le temps de parcours moyen des usagers. Le constat est identique pour le temps de parcours perçu : la version amputée conduit à une augmentation moyenne, tandis que la version prémétro + permet au contraire une amélioration générale.

Pour ce qui est du nombre de correspondances par destination, rappelons que 40 % des usagers de la STIB sont considérés comme des personnes à mobilité réduite, pour qui les correspondances sont particulièrement dissuasives. Sur ce plan, la ligne de métro 3 amputée ferait inévitablement augmenter le nombre moyen de correspondances, tandis que la version prémétro + viserait, à l'inverse, à remailler partiellement le réseau pour les diminuer.

Le scénario que vous avez choisi - un métro 3 « tramifié » limité entre la gare du Nord et la station Albert - est donc la pire des trois options sur les trois critères évalués. Cela tient notamment à l'amputation des lignes de tram 10 au nord et 4 au sud, transformées en lignes de rabattement, ce qui impose des correspondances supplémentaires aux usagers souhaitant rejoindre la gare du Midi. Pour les voyageurs, il s'agit d'une double peine : un allongement du temps de parcours et une augmentation du nombre de correspondances. À l'inverse, le scénario prémétro + améliore tous ces facteurs.

op de wetgeving betreffende overheidsopdrachten bekendmaakte weer aan te stellen, werden genegeerd.

U houdt hardnekkig vast aan een project dat hoogstwaarschijnlijk tot een slechtere mobiliteit zal leiden.

Uit een studie in Brussels Studies uit mei 2026 blijkt dat uw regering de slechtste keuze maakt. Metrolijn 3 zonder metro zou immers de gemiddelde reistijd verhogen, terwijl het scenario met premetro+ tot een algemene verbetering van de reistijd zou leiden.

Voorts valt 40% van de reizigers in de categorie personen met een beperkte mobiliteit, voor wie overstappen lastig is. Met de metrolijn zonder metro zouden zij vaker moeten overstappen, terwijl premetro+ het aantal overstappen net zou beperken.

De versie waarvoor de regering koos, namelijk metrolijn 3 met tram tussen Noordstation en Albert, is de slechtste van de drie, want de tramlijnen 10 en 4 worden ingekort, wat meer overstappen en een langere reistijd veroorzaakt.

2215 Pour améliorer le volet démocratique, nous avons déposé toute une série d'amendements, que vous avez balayés. Nous avons notamment demandé l'organisation d'une consultation populaire pour tous les grands projets d'infrastructures dans notre Région, afin d'impliquer l'ensemble de la population dans les choix qui sont faits. Nous allons à nouveau déposer cet amendement aujourd'hui.

Nous avons également proposé la création d'un comité de contrôle au sein d'une société unique chargée des grands projets - sur le modèle du Grand Paris Express -, afin d'éviter les dérapages financiers, ou encore la révision des procédures de contrôle en matière d'irrégularités dans les marchés publics, comme le demandait également la Cour des comptes. Rien de tout cela n'a été retenu.

Les responsables politiques et les représentants de la STIB ont, en chœur, invoqué la malchance et des facteurs imprévisibles pour justifier l'enlisement du projet. Cependant, la liste que je viens d'établir, bien qu'incomplète, montre qu'il y a eu des choix politiques et que des responsabilités auraient dû être établies. Or, il n'y a rien à ce sujet dans le rapport. Comme je le disais au début : tous compétents, mais personne responsable. L'on peut commettre des erreurs en politique, mais il faut au moins pouvoir les reconnaître si l'on ne veut pas les reproduire.

Ce qui est clair, c'est que si ce rapport reste en l'état, il y aura d'autres fiascos dans les années à venir. Vous allez dégrader la qualité et l'efficacité du transport public dans notre Région au lieu de l'améliorer. Vous allez aggraver encore la situation financière de la Région au seul profit des multinationales du consortium, en faisant payer la facture, à terme, aux habitants de Bruxelles. Et vous allez maintenir tout un quartier dans un chantier pendant des années encore.

Je vous souhaite bonne chance pour assumer tout cela devant les Bruxellois et les Bruxelloises.

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

2219 **M. Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar).**- La commission spéciale consacrée au projet de métro 3 nous a occupés durant huit longs mois, pendant lesquels nous avons écouté, observé, analysé et discuté d'un projet de métro qui n'a finalement jamais vu le jour.

L'objectif était de déterminer si des erreurs avaient été commises. Nous sommes tout de même passés d'un peu plus d'un milliard à cinq milliards d'euros, soit une augmentation non négligeable de 400 %. Une somme qui représente plusieurs milliers d'euros d'investissement par ménage bruxellois et l'un des plus grands investissements publics jamais réalisés par la Région de Bruxelles-Capitale.

Il en résulte des années de retard, des commerçants contraints de fermer ou de déménager, des associations sportives et culturelles déplacées, et des habitants qui vivent dans un chantier depuis des années. À cela s'ajoutent un rapport très critique de la Cour des

De PTB diende een reeks amendementen in die u afkeurde. Zo vroegen we om een volksraadpleging te houden voor grote infrastructuurwerken. We dienen dat amendement vandaag opnieuw in.

Voorts vroegen we om de oprichting van een controlecomité binnen een vereniging die zich als enige met grote projecten bezighoudt, om financiële ontsporingen en onregelmatigheden te voorkomen. Ook dat werd afgewezen.

De beleidsmakers en de MIVB riepen pech en onvoorziene omstandigheden in voor de problemen met het project. Uit wat ik net zei, blijkt echter dat het om politieke keuzes en verantwoordelijkheden gaat. Daarover staat in het rapport echter niets.

Als het bij dit rapport blijft, zullen er nog fiasco's volgen. Het openbaar vervoer zal erop achteruitgaan, net als de financiële situatie van het gewest. De enige die er beter van worden, zijn de multinationals in het consortium.

Dat mag u gaan uitleggen aan de Brusselaars.

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

De heer Ilyas El Omari (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *De bijzondere commissie heeft zich acht maanden lang gebogen over het metro 3-project. Ze moest nagaan of er fouten waren gemaakt, aangezien de kosten spectaculair stegen van 1 miljard naar 5 miljard euro, of duizenden euro's per Brussels gezin.*

Het gevolg was jaren vertraging, winkels die moesten sluiten, sport- en cultuurverenigingen die moesten verhuizen en buurtbewoners die op een bouwplaats leefden, een zeer kritisch rapport van het Rekenhof, een gerechtelijk onderzoek, meerdere beroepen bij de Raad van State en ettelijke debatten in de commissie voor de Mobiliteit.

De 26 hoorzittingen brachten heel wat tekortkomingen bij de voorbereiding, aansturing en opvolging van het project aan het licht. Team Fouad Ahidar is het eens met een groot deel van de bevindingen.

comptes, qui qualifie ce projet de non viable et non finançable, une information judiciaire, plusieurs recours devant le Conseil d'État et de nombreux débats en commission de la Mobilité.

Les 26 auditions parlementaires en commission spéciale ont permis de mettre en lumière de nombreuses faiblesses dans la manière dont les grands projets publics sont préparés et pilotés à Bruxelles. Mon groupe partage une grande partie de ces constats. La création d'une commission spéciale consacrée au projet du métro 3 n'était pas anodine : elle faisait suite au rapport particulièrement critique de la Cour des comptes, qui ne mettait pas seulement en évidence une augmentation spectaculaire des coûts, mais soulevait surtout des questions sur la manière dont un projet aussi important avait été préparé, piloté et suivi.

2221 La Team Fouad Ahidar avait demandé la création de cette commission dès le début ; nous étions même favorables à une commission d'enquête, car un projet de cette ampleur méritait davantage qu'un débat politique. Il méritait un véritable travail d'enquête parlementaire. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le coût est passé d'un à cinq milliards d'euros, et ce ne sont que les prévisions actuelles. Avec la déconstruction du palais du Midi, je pense que nous dépasserons largement ce montant. Le projet comprend un tunnel de 4,5 kilomètres entre la gare du Nord et Bordet, sept nouvelles stations et des difficultés majeures au palais du Midi, des faillites, des déplacements de commerçants et d'associations.

Surtout, le quartier Lemonnier-Stalingrad est devenu un quartier fantôme, alors qu'il constituait un axe stratégique entre la gare du Midi et la Grand-Place. C'était un quartier vivant, qui est aujourd'hui déshumanisé. À la gare du Nord, le scénario se répète : une information judiciaire a été ouverte par le parquet et plusieurs recours ont été introduits devant le Conseil d'État, entraînant là aussi des années de retard. Des commerçants, implantés dans le quartier depuis plusieurs générations, ont dû fermer boutique brutalement.

Chers collègues, derrière ces milliards d'euros se cache surtout une question démocratique. Comment un projet d'une telle ampleur a-t-il pu évoluer de cette manière sans que les mécanismes de gouvernance permettent d'anticiper ou de corriger ces dérives plus tôt ? Pendant près de huit mois, nous avons entendu des ministres, des administrations, des experts, des entrepreneurs, des bureaux d'études, des associations, des habitants et des commerçants. Nous avons essayé de comprendre. Les chiffres sont connus, mais au-delà des chiffres, nous voulions comprendre pourquoi, afin d'éviter que cela ne se reproduise. Au terme de tous ces mois, un certain nombre de constats se dégagent.

Le premier constat est celui des responsabilités, qui étaient dispersées. Nous avons souvent entendu les mêmes réponses : cette décision relevait d'un autre ministre ; cette question dépendait d'une autre administration ; cette analyse appartenait à un autre bureau d'études ou encore, cette responsabilité incombait à un autre opérateur.

We vroegen vanaf het begin om een bijzondere commissie, zelfs om een onderzoekscommissie, want dit verdient meer dan een politiek debat. Met de ontmanteling van het Zuidpaleis zullen de kosten waarschijnlijk nog hoger oplopen dan de geraamde 5 miljard euro.

De ooit zo levendige wijk Lemonnier-Stalingrad heeft vandaag haar menselijkheid verloren. Hetzelfde verhaal herhaalt zich aan het Noordstation, waar handelaars die al generaties lang in de wijk gevestigd zijn plots hun deuren moeten sluiten.

Hoe kon een project van deze omvang zich zo ontwikkelen zonder dat die misstanden werden vermeden of gecorrigeerd? We hebben alle betrokkenen gehoord en getracht te begrijpen hoe het zo ver kon komen. Na al die maanden kwamen een aantal vaststellingen naar voren.

Ten eerste waren de verantwoordelijkheden versnipperd. We kregen vaak als antwoord dat een andere minister, overheidsinstelling of studiebureau verantwoordelijk was. Elke spreker lichtte een deel van het project toe, maar het was moeilijk om één verantwoordelijke aan te wijzen.

(De heer Mohamed Ouriaghli, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

(M. Mohamed Ouriaghli, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

2225 Au fil des auditions, chacun a expliqué une partie du projet, mais les responsabilités étant dispersées, il était beaucoup plus difficile d'identifier un responsable de l'ensemble. J'ai également été surpris et exaspéré quand, dans un désespoir absolu, quelqu'un a évoqué la malchance.

Le deuxième constat porte sur les études, qui se sont révélées parfois insuffisantes. Plusieurs décisions stratégiques ont été prises alors que certaines études n'étaient pas encore suffisamment abouties ou complètes. Au cours du projet, des divergences d'appréciation ont persisté entre les experts concernant la solidité des analyses disponibles, notamment sur les aspects techniques, géologiques et financiers. Cette situation a contribué à une incertitude accrue et a compliqué la prise de décision.

Un autre constat est que les risques, bien que connus, n'ont pas été suffisamment anticipés. De nombreux risques liés à la complexité du chantier étaient pourtant connus dès les premières phases du projet. Toutefois, leur ampleur et leurs conséquences potentielles ont parfois été sous-estimées. Les difficultés techniques, les contraintes du sous-sol bruxellois, les retards, les surcoûts, ainsi que certains risques opérationnels n'ont pas toujours fait l'objet d'une anticipation et d'une planification suffisamment rigoureuses, limitant la capacité des autorités à réagir rapidement face aux imprévus.

Durant ces auditions, j'ai été marqué par la technique du « jet grouting ». Consistant à creuser un trou dans le sol pour y injecter du ciment à très haute pression afin de pouvoir construire par-dessus, ce procédé nous a été présenté comme une technique révolutionnaire pour solidifier les sols. Des millions d'euros ont été dépensés en études démontrant son efficacité et sa faisabilité. Pourtant, lorsque les travaux ont commencé, cette technique s'est révélée inefficace, car elle implique de creuser à des intervalles d'un mètre, mais le sol n'est pas homogène d'un mètre à l'autre. C'est inconcevable ! Comment peut-on passer d'un avis favorable à la conclusion que, le sol étant hétérogène, argileux et sablonneux, la solution ne fonctionne pas ? Je pourrais comprendre une telle variation sur une distance de vingt mètres, mais pas d'un mètre à l'autre. Cela soulève de sérieuses questions.

2229 Le dernier constat porte sur les conséquences humaines et économiques, qui ont été sous-estimées. Pendant la commission spéciale, combien de fois n'avons-nous pas entendu que la décision avait été prise de façon collégiale. Pourquoi cette solution a-t-elle été retenue ? Qui a écarté les autres ? À quel moment et sur la base de quel avis ? Que disaient les études exactement ?

Très souvent, il nous a fallu reconstituer les décisions au travers de dizaines de documents et d'auditions. En huit mois, nous avons organisé 26 auditions pour reconstituer des décisions qui auraient dû pouvoir être expliquées en quelques documents. C'est

Ten tweede werden strategische beslissingen genomen terwijl sommige studies nog niet helemaal afgrond waren. Tijdens het project bleven de meningen verdeeld over de technische, geologische en financiële analyses. Die onzekerheid bemoeilijkt de besluitvorming.

Ten derde werd niet voldoende geanticipeerd op de risico's in verband met technische moeilijkheden, de ondergrond, vertragingen, meerkosten enzovoort, die nochtans vanaf het begin gekend waren. De mogelijke gevolgen werden soms onderschat, waardoor de overheden niet snel genoeg konden reageren op onvoorziene omstandigheden.

Zo werd 'jetgrouting', het injecteren van cement onder hoge druk, voorgesteld als een revolutionaire techniek om de bodem te verstevigen. Er gingen miljoenen euro's naar studies die de haalbaarheid ervan aantoonden. Toen de werkzaamheden echter van start gingen, bleek de techniek niet te werken, omdat de bodem niet van meter tot meter homogeen was. Dat is toch onvoorstelbaar!

Ten slotte hoorden we in de commissie vaak dat de beslissing gezamenlijk was genomen, maar moesten we aan de hand van tientallen documenten en hoorzittingen reconstrueren wie wat had beslist. Om dat in de toekomst te vermijden, hebben we voorgesteld een echt beslissendossier samen te stellen.

Hoewel we het eens zijn met de vaststellingen, geldt dat niet voor de aanbevelingen. Deze commissie is een gemiste kans om de manier waarop het gewest grote projecten beheert grondig te veranderen. De problemen met het metro 3-project zijn een waarschuwing. De projecten in Brussel worden steeds groter, langer, duurder en technischer. De aanbevelingen versterken

précisément pour éviter que le Parlement ne doive, en 2040, refaire le même exercice que nous avons proposé de constituer un véritable dossier des décisions.

Sur les constats, mon groupe est largement d'accord avec la commission. Là où nos chemins se séparent, c'est sur les solutions et les recommandations adoptées. Nous avons l'occasion d'aborder, avec cette commission, un véritable tournant dans la manière dont notre Région gère ses grands projets, mais l'occasion n'a pas été saisie. Un constat ne suffit pas. C'est important, car le métro 3 n'est pas seulement un chantier qui a mal tourné ; le métro 3 est un avertissement. Bruxelles change : les projets deviennent de plus en plus grands, longs, coûteux et techniques, et surtout, ils concernent de plus en plus de citoyens. Or, la manière de les piloter par la Région évolue beaucoup moins vite que leur complexité.

Les recommandations renforcent utilement certains outils de gestion, mais elles ne franchissent pas, selon nous, l'étape nécessaire pour adapter la gouvernance de la Région à la complexité des grands projets d'aujourd'hui. Nous pilotons des projets comparables, par leur durée, leur coût et leur complexité, à ceux des plus grandes métropoles européennes, et c'est précisément ce que nos amendements voulaient faire évoluer.

Nous proposons qu'un membre du gouvernement soit clairement désigné comme responsable politique d'un projet du début jusqu'à la fin. Il faut une responsabilité politique unique, pas celle de tout un gouvernement, car lorsque tout le monde est un peu responsable, plus personne ne l'est vraiment, in fine.

2231 Nous proposons qu'avant chaque décision importante, un véritable dossier de décision soit constitué ; un document expliquant quelles solutions alternatives ont été étudiées, pourquoi une solution a été retenue et une autre abandonnée, quels risques ont été identifiés et quels experts ont été consultés. Ce n'est pas de la bureaucratie, car on œuvre ainsi à la mémoire du projet, qui permettra, dix ans plus tard, de comprendre pourquoi une décision a été prise.

Nous proposons également un véritable mécanisme d'alerte. Dans tout projet moderne, chaque intervenant doit pouvoir signaler un risque majeur lorsqu'il estime que celui-ci n'est pas suffisamment entendu. Dans le cadre de cette commission, des personnes nous ont expliqué qu'elles avaient pressenti des difficultés. Encore fallait-il les écouter !

Nous proposons aussi d'associer davantage les communes et le terrain. Les conseillers communaux représentent directement les habitants et sont souvent les premiers à entendre les inquiétudes locales.

Enfin, nous proposons une approche différente des quartiers. Au cours des travaux de cette commission, nous avons beaucoup parlé de chiffres, de tunnels et de techniques. L'on juge souvent un grand projet au nombre de kilomètres de tunnel creusés, au nombre de stations inaugurées ou au montant investi. Nous pensons qu'il faut aussi le juger à la manière dont il respecte

bepaalde beheersinstrumenten, maar gaan niet ver genoeg om het bestuur van het gewest aan te passen aan de complexiteit van de grote projecten van vandaag.

Dat wilden we met onze amendementen veranderen. We stelden voor om een duidelijke politieke verantwoordelijke aan te wijzen in plaats van de hele regering. Als iedereen een beetje verantwoordelijk is, is immers niemand dat echt.

We stelden voor om voor elke belangrijke beslissing een dossier samen te stellen met de redenen, alternatieven, risico's en geraadpleegde experts, zodat we het over tien jaar nog kunnen begrijpen.

We stelden ook een waarschuwingsmechanisme voor, om te luisteren naar betrokkenen die grote risico's zien aankomen. Voorts wilden we de gemeenten meer betrekken, omdat ze vaak als eersten de lokale bezorgdheden horen.

Ten slotte stelden we voor om een groot project niet alleen te beoordelen op de kilometers gegraven tunnel, het aantal stations of het geïnvesteerde bedrag, maar ook op de manier waarop het de bewoners, handelaars, verenigingen en scholen respecteert die er jarenlang de gevolgen van dragen.

De wijk rond het Zuidpaleis is een symbool geworden. De beslissing om het te ontmantelen zou de problemen alleen maar verergeren. We hadden die realiteit graag in de aanbevelingen naar voren zien komen.

celles et ceux qui en supportent les conséquences pendant des années. Derrière chaque chantier, il y a des habitants, des commerçants, des associations et des écoles.

Le quartier du palais du Midi est devenu le symbole de cette problématique. Plusieurs commerces ont fermé, d'autres ont dû déménager, et beaucoup ont subi pendant des années une perte importante de clientèle. Des riverains ont enduré des nuisances et vivent encore derrière des palissades. Est-ce agréable, chers collègues ?

Que l'on évoque la possibilité de déconstruire le palais du Midi me rend perplexe. Cette décision impliquerait toute une logistique et ne ferait qu'accroître les difficultés dans le quartier.

2233 Nous aurions voulu que cette réalité soit davantage reconnue dans les recommandations.

Au fond, notre désaccord ne porte pas sur les constats, mais sur la manière de préparer l'avenir. Nous pensions que cette commission allait permettre à Bruxelles de franchir une nouvelle étape dans la gouvernance de ses projets. Ce n'est pas le cas, et nous le regrettons. Après huit mois de commission, les citoyens étaient en droit d'attendre que nous changions non seulement notre regard sur le passé, mais aussi notre manière de préparer l'avenir.

On a parlé de balafres, de cicatrices. Aujourd'hui, nous ne devons pas nous arrêter au passé, mais chercher à éviter de reproduire ces erreurs. Ces recommandations, à mon sens, ne sont pas assez fortes pour le garantir. Bruxelles continuera à grandir, les projets continueront à devenir plus complexes, et les citoyens demanderont toujours davantage de transparence, d'explications, de participation et de responsabilité. La bonne gouvernance n'est pas un luxe, mais une nécessité.

Notre déception n'est pas que nos amendements n'aient pas été pris en compte, loin de là. Mais cette commission avait une occasion historique : elle pouvait non seulement comprendre pourquoi le métro 3 avait rencontré autant de difficultés, mais aussi adapter durablement la gouvernance des grands projets publics à Bruxelles. En choisissant de ne pas saisir pleinement cette opportunité, la majorité a privilégié une réponse tournée vers le passé plutôt qu'une vision d'avenir pour la gouvernance des grands projets publics. Le groupe Team Fouad Ahidar le regrette profondément.

(Applaudissements sur les bancs de la Team Fouad Ahidar et de DéFI)

2237 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous arrivons aujourd'hui au terme de plusieurs mois de travail assidu au sein de la commission spéciale que j'ai eu l'honneur de présider. Nos travaux ont été consacrés à l'un des plus grands projets d'infrastructure que Bruxelles ait connus depuis plusieurs décennies. Lorsque cette commission spéciale a été créée, une question simple nous était posée : comment un projet pensé pour améliorer de façon durable la mobilité des Bruxellois a-t-

We betreuren dat deze commissie Brussel niet in staat heeft gesteld om een nieuwe stap te zetten in het beheer van zijn projecten. Na acht maanden konden de burgers terecht verwachten dat we niet alleen onze kijk op het verleden zouden veranderen, maar ook de manier waarop we ons voorbereiden op de toekomst.

De aanbevelingen zijn niet sterk genoeg om te voorkomen dat dergelijke fouten zich herhalen. Brussel wordt steeds groter, de projecten worden complexer en de burgers vragen meer transparantie, inspraak en verantwoordelijkheid.

We zijn niet teleurgesteld omdat onze amendementen niet zijn aangenomen, maar omdat we met deze commissie de historische kans hebben gemist om het beheer van grote openbare projecten in Brussel duurzaam te veranderen.

(Applaus bij Team Fouad Ahidar en bij DéFI)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Bij de oprichting van de bijzondere commissie werd ons een eenvoudige vraag gesteld: hoe is dit project dat de mobiliteit moest verbeteren, kunnen uitmonden in een aaneenschakeling van technische, administratieve, financiële en politieke problemen?*

il pu connaître une telle succession de dysfonctionnements et de dérapages techniques, administratifs, financiers et politiques ?

Notre mission n'était pas de faire le procès du passé. Elle n'était ni de nous ériger en magistrats, ni de nous substituer aux ingénieurs, aux experts ou aux organes de contrôle. Notre responsabilité était ailleurs : il s'agissait d'établir les faits, d'analyser les décisions qui ont été prises, de comprendre leur enchaînement ainsi que les responsabilités engagées, et enfin d'en tirer tous les enseignements. L'objectif était de recenser les changements indispensables pour que de tels dysfonctionnements ne puissent plus jamais se produire.

Depuis le mois de novembre, notre commission a organisé une vingtaine d'auditions. Nous avons auditionné 49 personnes, certaines à plusieurs reprises. Au total, ce sont plus de 70 heures d'audition, auxquelles s'ajoute une visite de terrain, qui nous ont permis de reconstituer près de vingt années d'histoire de ce dossier.

2239 On peut regretter qu'au milieu des nombreux dysfonctionnements désormais établis, aucun des responsables entendus par la commission n'ait assumé de manquement constaté, reconnu d'erreur ou de faute commise, ni même pris sa part de responsabilité dans ce qui est devenu un véritable fiasco. À une exception près peut-être, celle de Charles Picqué, qui a reconnu, non sans une certaine facilité, avoir sous-estimé la nécessité de solliciter un soutien plus important de l'autorité fédérale.

Le travail de la commission a parfois été exigeant, parfois technique, souvent complexe, mais il a surtout été utile, car progressivement, derrière les milliers de pages de documents, les dizaines de rapports, les études et les auditions, une image beaucoup plus claire s'est dessinée.

Au début de nos travaux, beaucoup cherchaient le responsable. Au terme de cette commission, nous pouvons affirmer que le véritable problème dépasse largement une ou plusieurs personnes en particulier. Les auditions ont révélé que c'est avant tout un mode de gouvernance qui est remis en question : une gouvernance complexe dans laquelle les décisions se sont empilées au fil des législatures, où chacun assumait une partie du projet sans que personne n'en maîtrise réellement l'ensemble. C'est probablement le premier enseignement de cette commission.

Car le métro 3 n'est pas un chantier comme les autres. C'est un projet qui traverse les gouvernements, les législatures, plusieurs communes et qui fut géré par plusieurs administrations. Au fil des auditions, nous avons vu comment la Région, la STIB et Beliris se sont progressivement partagé les responsabilités. Nous avons compris pourquoi Beliris est devenu maître d'ouvrage délégué du tronçon nord, tandis que la STIB conservait la maîtrise du tronçon sud et restait dans tous les cas le futur exploitant de la ligne.

Het was niet onze taak om schuldigen aan te wijzen, maar om de feiten en beslissingen te analyseren en in kaart te brengen welke veranderingen noodzakelijk zijn om een herhaling te voorkomen.

De commissie organiseerde een twintigtal hoorzittingen en hoorde 49 personen.

Hoewel er talrijke disfuncties werden vastgesteld, gaf nagenoeg geen enkele verantwoordelijke toe een fout of vergissing te hebben gemaakt of een aandeel te hebben gehad in wat een regelrecht fiasco is geworden.

Het werk van de commissie was soms technisch en complex, maar vooral nuttig, want geleidelijk aan tekende zich een duidelijker beeld af.

In het begin van onze werkzaamheden waren velen op zoek naar een schuldige, maar tegen het einde van de hoorzittingen was duidelijk geworden dat het echte probleem vooral de complexe bestuursvorm was, waarbij iedereen een deel van het project op zich nam zonder dat iemand het geheel overzag.

Dat is waarschijnlijk de belangrijkste les van deze commissie, want metro 3 is geen bouwproject zoals alle andere. Het overspant verschillende regeringen, bestuursperioden en gemeenten en wordt door verschillende administraties beheerd. Wanneer meerdere instellingen tegelijkertijd betrokken zijn, wordt coördinatie net zo belangrijk als de technische aspecten. Het beheer van een project van deze omvang moet veel overzichtelijker zijn.

De besluitvormingsprocessen waren uiterst moeilijk te volgen en te reconstrueren. Wie beslist? Wie informeert? Wie draagt de verantwoordelijkheid wanneer zich een probleem voordoet? Die vragen rezen bij verschillende structurele keuzes, zoals het tracé onder het Zuidpaleis.

Nous avons également constaté combien cette architecture institutionnelle rend aujourd'hui la gouvernance particulièrement complexe. En effet, lorsque plusieurs institutions interviennent simultanément, la coordination devient un enjeu aussi important que la technique. La gouvernance d'un projet de cette ampleur doit être beaucoup plus lisible.

Nous avons entendu des responsables de qualité, des administrations aux compétences indéniables et des ingénieurs reconnus, mais nous avons également constaté que les circuits de décision étaient devenus extrêmement difficiles à suivre. Qui décide ? Qui valide ? Qui informe ? Qui arbitre ? Qui assume finalement les conséquences lorsqu'une difficulté apparaît ?

Ces interrogations se sont notamment posées à propos de plusieurs choix structurants du projet, comme celui du tracé sous le palais du Midi ou de l'abandon d'autres scénarios. Les auditions ont montré combien il était parfois difficile de reconstituer le cheminement de ces décisions, les acteurs qui les avaient portées et les éléments concrets qui avaient conduit à les privilégier.

2241 Selon les personnes auditionnées, ces questions ont parfois reçu plusieurs réponses différentes, ce qui, en soi, constitue déjà un problème. C'est pourquoi notre première recommandation est d'instaurer un pilotage unique, responsable et décisionnel pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur. Nous proposons la création d'une structure de pilotage dotée d'un directeur de projet clairement identifié, responsable devant le gouvernement et le Parlement, et disposant d'un véritable pouvoir d'arbitrage, afin de garantir la cohérence, la rapidité de décision et la maîtrise globale du projet.

Le deuxième enseignement concerne l'information. Au fil des auditions, un constat est revenu avec une remarquable constance : plusieurs responsables politiques nous ont expliqué avoir pris leur décision sur la base des avis techniques qui leur étaient transmis. C'est évidemment normal : un ministre ne peut pas être un ingénieur géotechnicien, il doit pouvoir s'appuyer sur l'expertise de son administration. Mais cette confiance suppose une condition essentielle : l'information qui remonte doit être complète.

Or, c'est précisément là que des interrogations sont apparues. Les auditions consacrées au palais du Midi ont particulièrement illustré cette difficulté. Nous avons entendu les bureaux d'études, la STIB et les auteurs des études indépendantes. Nous avons ensuite confronté leurs analyses et constaté que certaines alertes existaient déjà. Le rapport d'incidences environnementales du bureau ACP Group de Bruno Clerbaux et l'étude d'incidences de Stratec invitaient à la prudence. Pourtant, peu de personnes semblaient en être informées.

Notre commission n'avait pas pour mission de trancher les débats scientifiques, mais bien de constater que la circulation de l'information pouvait être améliorée. C'est la raison pour laquelle nous recommandons de renforcer la transparence et la responsabilité par une présentation obligatoire de rapports,

Naargelang de gehoorde personen werden die vragen soms op verschillende manieren beantwoord, wat op zich al een probleem vormt. Daarom luidt onze eerste aanbeveling dat er voor elk groot gewestelijk infrastructuurproject een stuurgroep moet worden ingesteld, met een projectdirecteur die verantwoording aflegt aan de regering en het parlement.

De tweede les betreft de informatiedoorstroming. De beleidsmakers namen hun beslissingen op basis van technische adviezen. Dat is normaal, maar die beslissingen kunnen pas goed onderbouwd zijn als de informatie snel en volledig wordt doorgegeven.

Uit de hoorzittingen over het Zuidpaleis bleek dat er al waarschuwingssignalen waren. Het milieueffectenrapport van het adviesbureau ACP Group en de effectenstudie van Stratec riepen op tot voorzichtigheid. Toch leken maar weinig mensen daarvan op de hoogte.

Het was niet onze taak om uitspraak te doen in wetenschappelijke discussies, maar om na te gaan hoe de informatiedoorstroming kon worden verbeterd. Onze aanbeveling is om een verplichte rapportage en een echt alarmmechanisme in te voeren, zodat elk groot risico op technisch, budgettair of haalbaarheidsvlak onmiddellijk onder de aandacht van de regering wordt gebracht.

accompagnée d'un véritable mécanisme de sonnette d'alarme. Tout risque majeur, qu'il soit technique, budgétaire ou lié à la faisabilité, devrait être immédiatement porté à la connaissance du gouvernement par un comité de pilotage, au moyen d'une transmission régulière, standardisée et opposable de rapports. Une décision politique ne peut être pleinement éclairée que si les informations essentielles remontent sans délai et de manière complète.

2243 Le troisième enseignement concerne la gestion des risques. Tout grand projet comporte une part d'incertitude, c'est inévitable. Construire un métro dans une vieille ville de plusieurs siècles n'est jamais une opération simple. Mais c'est précisément parce que le risque existe qu'il doit être identifié, documenté, partagé et réévalué en permanence. Les auditions ont cependant mis en évidence que plusieurs décisions ont été prises alors que subsistaient encore des incertitudes techniques importantes, dont l'ampleur ne semblait pas toujours pleinement partagée entre les différents acteurs.

Or, un risque non identifié peut rapidement engendrer des coûts, et ces coûts, insuffisamment anticipés, deviennent une difficulté budgétaire. Les événements survenus successivement sous le palais du Midi, puis sous la gare du Nord, nous rappellent qu'en matière de grands projets d'infrastructure, le risque ne s'efface jamais par une simple décision administrative. Il doit rester au cœur du pilotage du projet jusqu'à son achèvement. Les recommandations de la commission traduisent directement cet enseignement.

Les auditions nous ont également rappelé qu'un grand projet ne peut reposer que sur des décisions fondées sur des analyses complètes, objectives et indépendantes. C'est pourquoi nous recommandons qu'aucune décision structurante ne soit prise sans une comparaison rigoureuse des différentes solutions, intégrant les dimensions techniques, économiques, environnementales et opérationnelles. Nous proposons également que les choix stratégiques, qu'il s'agisse du tracé, des méthodes constructives ou de l'abandon d'une option, soient consignés dans un registre centralisé et accessible aux organes de contrôle, tels que le gouvernement ou le Parlement.

Nous plaçons aussi pour une stricte séparation entre les études d'opportunité et les études de faisabilité, afin de garantir l'indépendance des analyses, ainsi que pour la réalisation du rapport d'incidences sur l'environnement avant toute prise de décision structurante.

2245 Par ailleurs, nous proposons de renforcer l'expertise technique des pouvoirs publics afin que ceux-ci soient en mesure d'évaluer l'expertise externe, de conditionner toute attribution de marché à la réalisation préalable des études géotechniques, topographiques, patrimoniales et environnementales, de traiter en priorité les nœuds de complexité du projet et d'adapter les provisions pour risques au niveau des incertitudes recensées, plutôt que d'appliquer un pourcentage forfaitaire.

De derde les betreft risicobeheersing. Verschillende beslissingen werden genomen terwijl er nog grote technische onzekerheden bestonden, waarvan de omvang niet altijd volledig door alle betrokken partijen werd ingezien. De risico's moeten dus tot aan de voltooiing van het project voortdurend worden opgevolgd, want ze verdwijnen niet door louter administratieve beslissingen.

De hoorzittingen hebben ons ook geleerd dat beslissingen gebaseerd moeten zijn op volledige, objectieve en onafhankelijke analyses. Daarom bevelen wij aan dat er geen structurele beslissingen worden genomen zonder een grondige vergelijking van de verschillende oplossingen en dat strategische keuzes worden vastgelegd in een centraal register dat toegankelijk is voor de toezichhoudende instanties.

Wij pleiten ook voor een strikte scheiding tussen haalbaarheidsstudies en opportuniteitsstudies en voor de uitvoering van een milieueffectenstudie voordat er een structurele beslissing wordt genomen.

Daarnaast stellen wij voor om de technische expertise van de overheid te versterken, zodat ze externe expertise kan beoordelen, de gunning van opdrachten afhankelijk te stellen van voorafgaande studies, prioriteit te geven aan de complexe projectonderdelen en de financiële reserves aan te passen aan de risico's.

De vierde les betreft financiële transparantie. Toen de eerste ramingen werden opgesteld, kon niemand vermoeden dat het bedrag zou oplopen tot bijna 4,8 miljard euro. Tijdens het

Ce qui nous amène naturellement au quatrième enseignement : la transparence financière. Lorsque les premières estimations ont été établies, personne n'imaginait atteindre le montant aujourd'hui évoqué. Le coût global du projet est désormais estimé à près de 4,8 milliards d'euros, une évolution spectaculaire qui soulève des interrogations. Les auditions ont notamment mis en lumière que, tout au long de la vie du projet, de nombreuses demandes d'adaptation ont été formulées par divers acteurs concernés. La plupart répondaient à des préoccupations parfaitement légitimes, mais elles ont été examinées essentiellement au cas par cas, sans vision consolidée de leurs effets cumulés sur les coûts, les délais et les risques techniques. Elles ont progressivement contribué à alourdir le projet.

Cette logique d'ajustement successif, quoi qu'il en coûte, nous rappelle qu'un grand projet d'infrastructure ne peut répondre favorablement à chaque demande sans mesurer dans leur globalité les conséquences de ces choix sur son équilibre d'ensemble. Notre commission n'avait évidemment pas vocation à refaire les calculs ; en revanche, elle avait le devoir de s'assurer que le gouvernement et le Parlement puissent disposer à l'avenir d'une information budgétaire plus régulière, plus lisible et plus complète, parce qu'un contrôle démocratique efficace suppose avant tout une information fiable.

C'est précisément dans cet esprit que nous recommandons d'encadrer les demandes d'adaptation dans une gouvernance globale du projet. Plutôt que de les traiter au fil de l'eau, nous proposons qu'elles soient examinées lors d'une phase de consultation formalisée, puis arbitrées de manière globale au regard de leur valeur ajoutée, de leur incidence sur les coûts, les délais et les risques techniques. L'objectif n'est pas d'ignorer les préoccupations locales, mais de garantir que chaque adaptation soit appréciée à l'aune de l'intérêt général et de la soutenabilité du projet.

2247 Nous recommandons aussi que les grands projets d'infrastructure fassent l'objet, dès leur lancement, d'une analyse approfondie des différentes options de financement et de leur soutenabilité à long terme. Les pouvoirs publics doivent être en mesure de démontrer non seulement qu'ils peuvent financer le projet dans son ensemble, mais aussi absorber les aléas raisonnablement prévisibles.

Il est dès lors essentiel de comparer dès l'origine les différents montages financiers possibles, qu'il s'agisse d'un financement budgétaire classique, de partenariats public-privé, de contrats de conception, de construction, de financement et d'entretien (design, build, finance and maintain, DBFM), de sociétés de projet, de financements européens ou d'accords de coopération entre niveaux de pouvoir, afin d'identifier celui qui offre les meilleures garanties en matière de soutenabilité, de maîtrise des risques et de protection de l'intérêt général.

Nos auditions ont également montré que les modes traditionnels de passation des marchés publics atteignent parfois leurs limites lorsqu'il s'agit de projets d'une telle complexité. La commission

project dienden diverse partijen aanpassingsverzoeken in. De meeste daarvan waren legitiem, maar ze werden geval per geval bekeken, zonder een samenhangend beeld van de cumulatieve effecten.

De opdracht van de bijzondere commissie bestond erin ervoor te zorgen dat de regering en het parlement in de toekomst over regelmatigere, duidelijker en vollediger begrotingsinformatie beschikken.

Daarom bevelen wij aan om aanpassingsverzoeken tijdens een formele raadplegingsfase te beoordelen op basis van hun toegevoegde waarde en hun invloed op de kosten, termijnen en technische risico's.

De overheid moet niet alleen het project in zijn geheel kunnen financieren, maar ook een aantal onvoorziene omstandigheden kunnen opvangen. Daarom bevelen we aan om bij grote infrastructuurprojecten vanaf de start een grondige analyse te maken van de verschillende financieringsopties om te bepalen welke de beste garanties biedt op het vlak van duurzaamheid, risicobeheersing en bescherming van het algemeen belang.

Uit de hoorzittingen is ook gebleken dat de traditionele methoden voor het gunnen van overheidsopdrachten soms tekortschieten wanneer het gaat om projecten van een dergelijke complexiteit. De commissie beveelt dan ook aan om systematisch voor samenwerkingsgerichte contractformules te kiezen, waarbij de opdrachtgever en de bedrijven samen de risico's identificeren vóór de start van de werkzaamheden en die eerlijker kunnen verdelen.

Nog een belangrijke les is de impact van grote bouwprojecten op het sociale weefsel. Uit de hoorzittingen is duidelijk naar voren

recommande dès lors d'étudier systématiquement le recours à des modèles de contrats collaboratifs permettant au maître d'ouvrage et aux entreprises d'identifier ensemble les risques avant le lancement des travaux et de les partager plus équitablement .

Enfin, un dernier enseignement mérite d'être évoqué : l'impact des grands chantiers sur le tissu social. Nous y tenons beaucoup. Notre commission n'a jamais perdu de vue que, derrière ces chiffres, ces études et ces ouvrages d'art, il y a des habitants, des commerçants, des indépendants et des communes qui vivent quotidiennement les conséquences de ces travaux. Les auditions ont montré que ces acteurs doivent être mieux associés, mieux informés et mieux accompagnés.

Elles ont également rappelé que les nombreuses demandes d'adaptation formulées au cours de la vie d'un projet sont souvent légitimes et doivent être appréciées dans une vision d'ensemble afin d'en mesurer les conséquences sur les coûts, les délais et les risques techniques.

2249 Nous proposons dès lors d'encadrer ces demandes d'adaptation dans une gouvernance globale du projet, de mettre en place un véritable guichet unique d'accompagnement des acteurs locaux, d'améliorer les dispositifs d'indemnisation, d'imposer un plan de gestion des chantiers garantissant l'accessibilité et l'information des riverains, ainsi que d'analyser les moyens d'encadrer les recours, afin de préserver l'intérêt général tout en respectant l'état de droit.

Ces recommandations n'ont pas vocation à réécrire l'histoire, elles sont tournées vers l'avenir. Leur objectif est clair : doter les futurs grands projets régionaux d'une gouvernance plus solide, d'une meilleure maîtrise des risques, d'un suivi budgétaire renforcé, de responsabilités clairement établies, d'une meilleure information du gouvernement et du Parlement, ainsi que d'une transparence accrue à chaque étape du projet. Elles traduisent une volonté commune d'améliorer de façon durable l'action publique.

Je souhaiterais d'ailleurs insister sur cette dimension collective. Les recommandations que nous présentons aujourd'hui sont le fruit d'un véritable travail parlementaire. Elles ne sont ni celles d'un seul groupe politique, ni celles de la seule majorité. Tout au long de nos travaux, nous avons dépassé les clivages partisans pour poursuivre un objectif commun : améliorer la conduite des grands projets d'infrastructure en Région bruxelloise.

Une grande partie des recommandations proposées par la présidence de la commission rejoignait d'ailleurs largement celles formulées par l'ensemble des groupes politiques. De la même manière, je me réjouis que plusieurs amendements de l'opposition soient venus enrichir le texte final.

2251 C'est sans doute la plus belle démonstration que cette commission spéciale a rempli sa mission : avoir bâti un socle commun de recommandations fondées sur les faits, les auditions et une volonté partagée de tirer les leçons du projet de métro 3. C'est ce consensus qui donne à nos recommandations leur force et leur crédibilité. Une conviction nous rassemble : les

gekomen dat inwoners, winkeliers, zelfstandigen en gemeenten beter moeten worden betrokken, geïnformeerd en begeleid.

Daarom stellen we voor om een centraal aanspreekpunt voor de begeleiding van lokale actoren op te zetten, de vergoedingsregelingen te verbeteren, een werfbeheersplan op te leggen en een kader voor de beroepsprocedures uit te werken.

De aanbevelingen zijn op de toekomst gericht en moeten zorgen voor een steviger bestuur, een betere risicobeheersing, een verscherpte begrotingscontrole, duidelijk vastgelegde verantwoordelijkheden, betere informatiedoorstroming en meer transparantie in elke projectfase.

De aanbevelingen zijn overigens het resultaat van gezamenlijk parlementair werk. Ze zijn niet afkomstig van één enkele fractie of uitsluitend van de meerderheid. Verschillende amendementen van de oppositie hebben de definitieve tekst verrijkt.

Die consensus zet onze aanbevelingen kracht en geloofwaardigheid bij. We delen allen de overtuiging dat het openbaar vervoer een van de meest structurerende investeringen is. Het geeft vorm aan de stad, begeleidt de ecologische transitie en verbetert de levenskwaliteit.

transports publics figurent parmi les investissements les plus structurants que la Région puisse réaliser. Ils façonnent la ville, soutiennent son développement, accompagnent la transition environnementale et améliorent la qualité de vie. Plus un projet est ambitieux, plus l'exigence de rigueur doit être élevée.

L'ambition ne dispense jamais de la méthode ; au contraire, elle l'impose. Cette commission spéciale n'avait pas la prétention de tout résoudre, mais elle avait celle de tirer des enseignements et de répondre aux enjeux d'aujourd'hui. C'est pourquoi nous recommandons, conformément à la déclaration de politique régionale, de poursuivre sans délai les travaux du tronçon sud et de privilégier à court terme une exploitation par tramway afin de résorber le goulet d'étranglement de Lemonnier, tout en préservant la possibilité d'une conversion ultérieure en métro.

Nous recommandons également de réévaluer en profondeur l'opportunité, la faisabilité technique et la soutenabilité financière du prolongement vers le nord avant toute décision de poursuite, tout en renforçant, dans l'intervalle, l'offre de transport de surface sur cet axe.

Je ne puis terminer mon intervention sans rendre hommage, avec émotion, à Hervé Hasquin. En tant que ministre de la Mobilité, il a mis en œuvre la dernière extension du métro bruxellois, celle vers Erasme, en 1995. Ce prolongement de presque trois kilomètres comprenait quatre stations : La Roue, Ceria, Eddy Merckx et Erasme.

2253 Ce projet fut inauguré en 2003. Avouez que cela laisse rêveur.

Je voudrais également remercier les services pour la qualité du travail colossal qu'ils ont réalisé dans le cadre de la commission spéciale.

Pour conclure, je pense que notre commission laisse un héritage utile : celui d'un diagnostic partagé, de recommandations concrètes et surtout d'une conviction : la confiance des citoyens ne se décrète pas, mais elle se construit par la transparence, la responsabilité et la rigueur. C'est à cette ambition que répondent les recommandations que nous vous proposons aujourd'hui d'adopter.

(Applaudissements sur les bancs des Engagés, du cd&v et de Groen)

2257 **M. Stijn Bex (Groen)** *(en néerlandais).* - *Il ne faut pas détourner les conclusions de la Cour des comptes et dire a posteriori que le dossier n'est fait que d'erreurs. Si un métro circulait entre Albert et Bordet, personne ne le remettrait en question.*

Malgré notre travail approfondi et le soin apporté à ce rapport, nous n'avons pas pu déterminer le moment où le chantier a déraillé.

Le rapport de la Cour est sévère à juste titre : les montants sont conséquents et tout ne s'est pas déroulé comme il se doit. Cependant, aucune erreur manifeste et délibérée n'a été

Deze bijzondere commissie had niet de ambitie om alle problemen op te lossen, maar wel om daar lessen uit te trekken. Onze aanbeveling is om de werken aan het zuidelijke traject voort te zetten en op korte termijn te kiezen voor de exploitatie van een tramlijn. Daarnaast raden we aan om de wenselijkheid en de technische en financiële haalbaarheid van de noordelijke uitbreiding grondig te herbekijken alvorens een beslissing te nemen en ondertussen het bovengrondse vervoer op die as te versterken.

Ik kan mijn toespraak niet afsluiten zonder hulde te brengen aan Hervé Hasquin, die als minister van Mobiliteit in 1995 het startschot gaf voor de uitbreiding van de metro tot Erasmus.

Ik dank ook de diensten voor hun uitstekende werk.

Deze commissie laat een nuttige erfenis na: die van een gedeelde diagnose, concrete aanbevelingen en vooral de overtuiging dat het vertrouwen van de burgers moet worden opgebouwd door transparantie, verantwoordelijkheid en nauwgezetheid.

(Applaus bij Les Engagés, cd&v en Groen)

De heer Stijn Bex (Groen). - Allereerst wil ik mevrouw d'Ursel bedanken voor het vele werk dat zij, samen met haar team, als commissievoorzitter heeft verricht.

Als er vandaag een metro zou rijden tussen Albert en Bordet, denk ik dat niemand die ter discussie zou stellen. Het zou een belangrijke versterking zijn van het openbaarvervoersnetwerk. Men mag de bevindingen van het Rekenhof dus niet misbruiken om te beweren dat er in het verleden alleen maar fouten zijn gemaakt.

commise et le sous-sol capricieux de Bruxelles a réservé des surprises.

2259 *En réponse aux remarques de Mme De Smedt concernant la poursuite du tronçon Albert-Nord (alors que des études supplémentaires sont demandées pour le tronçon Nord-Bordet), je rappelle que, vu le travail considérable déjà accompli et l'argent investi à Constitution, ce serait une erreur de ne pas en tirer parti pour y renforcer l'offre de transports en tram. Ce gouvernement doit s'y atteler.*

Ce n'est pas un hasard si la commission a d'abord constaté que le projet de metro 3 répondait à un besoin réel et durable de mobilité dans le nord de la Région. N'oublions pas que la station Lemonnier ne peut pas accueillir davantage de trafic.

2261 *Nous n'en sommes pas moins conscients des écueils qui ont entravé le projet : trop grande complexité de la répartition des responsabilités, trop nombreuses incertitudes concernant la capacité financière de la Région et la contribution fédérale, manque d'anticipation des risques et de ménagement du quartier.*

Parmi les recommandations, la mise en place d'une structure faîtière pour les grands projets d'intérêt régional est fondamentale.

Als commissie en als parlement zijn we met dit rapport heel secuur omgesprongen. De conclusie van ons grondige werk is dat er nooit een specifiek moment kon worden vastgesteld waarop de zaken grandioos zijn misgelopen in het kader van dit metro dossier.

Het rapport van het Rekenhof is terecht scherp, want het gaat over heel veel geld en niet alles is gelopen zoals het hoort. Manifeste grove en zeker moedwillige fouten zijn er echter niet gemaakt. Het is al te gemakkelijk om met de wetenschap van wat er tussen 2015 en 2026 gebeurde, de beslissingen uit het verleden te veroordelen. Ook was het moeilijk om de problemen met de grillige Brusselse ondergrond te voorspellen.

Dat betekent geenszins dat er geen verbeteringen mogelijk zijn. Met deze aanbevelingen gaan we heel ver, maar soms moet je wat tussen de lijnen lezen om de aanbevelingen voor de toekomst van dit parlement te vatten. Als collega De Smedt van de PTB vraagt waarom we het traject Albert-Noord wel afwerken, terwijl we aangeven dat er voor Noord-Bordet bijkomende studies nodig zijn, denk ik dat ze oogkleppen ophad bij het bezoek aan de bouwplaats Grondwet.

We zijn daar met de commissie geweest en hebben vastgesteld dat er al enorm veel waardevol werk werd verricht dat veel geld heeft gekost. In het licht van de enorme overlast die de buurt de voorbije jaren van de werken heeft ondervonden, en waarover we ook aanbevelen dat er in de toekomst beter op moet worden toegezien, zou het pas een grote fout zijn om de bouwplaats dicht te gooien zonder gebruik te maken van alles wat er al gerealiseerd werd. In een toekomstig onderzoeksrapport zou dan over een paar jaar kunnen worden geschreven dat we hier wel grove fouten hebben gemaakt.

Wij pleiten om de gerealiseerde werken te gebruiken om het openbaar vervoersaanbod op het traject Albert-Noord de komende jaren gevoelig te versterken met een verbeterd tramaanbod. Deze regering moet daar werk van maken.

Ik kom nu tot de vaststellingen. Laten we ons niet vergissen: de commissie heeft niet toevallig in de eerste plaats vastgesteld dat het metro 3-project tegemoetkomt aan een reële en duurzame mobiliteitsbehoefte in het noorden van het Brussels Gewest. De knoop bij het station Lemonnier vormt een te grote beperking voor het tramverkeer dat we daar kunnen aanbieden.

Hoe dan ook moet het de ambitie zijn om in die delen van Brussel de mobiliteit via het openbaar vervoer sterk te verbeteren. We zijn echter niet blind voor het feit dat de verantwoordelijkheden te complex verdeeld waren. Er was ook te veel onduidelijkheid over het financiële vermogen van het Brussels Gewest om dit project te dragen en over de federale inbreng. Wellicht had er ook beter geanticipeerd kunnen worden op de technische, geotechnische en erfgoedgerelateerde risico's. We zijn er bovendien te weinig in geslaagd de buurt te ontzien, hoewel we uit ervaring wisten dat de impact enorm kon zijn.

Par ailleurs, nous devons veiller à ce qu'il y ait un consensus démocratique, confirmé au Parlement, quant à notre volonté de mener à bien un tel projet.

D'autres recommandations portent sur l'obligation de rapportage et la mise en place d'un mécanisme d'alerte, sur l'amélioration de la qualité et de l'indépendance des études et sur une analyse approfondie des incidences environnementales. La maîtrise des risques techniques et la faisabilité budgétaire sont aussi cruciales.

J'insiste enfin sur l'importance d'un examen prioritaire des nœuds de complexité, comme recommandé, pour éviter des déconvenues comme celles de la gare du Nord et du palais du Midi.

²²⁶³ *À l'avenir, pour des chantiers d'une telle ampleur, il faudrait d'abord résoudre ces points problématiques avant de s'attaquer au reste du projet. Concernant le financement, nous demandons une étude approfondie afin de déterminer quel modèle est le plus approprié, sans opter d'emblée, par idéologie, pour un modèle déterminé.*

Par ailleurs, il serait indiqué de réunir tous les types d'intervenants dès le début : le fait que les entrepreneurs et les bureaux d'études cherchent ensemble des solutions renforce la faisabilité du projet. D'importantes recommandations ont aussi été formulées pour limiter l'impact local des chantiers.

Comme la commission, je conclus en optant pour la poursuite du tracé sud, avec, à court terme, une préférence pour l'exploitation de lignes de tram. Cela permettra de dénouer le nœud difficile de Lemonnier et d'augmenter la capacité sur le tronçon Albert-Nord.

Dans le même temps, il convient d'examiner si on ne peut pas réduire l'impact de la ligne de métro 3 vers le nord en réduisant l'échelle des aménagements.

Ik zal niet op alle aanbevelingen terugkomen aangezien collega d'Ursel die al uitgebreid heeft overlopen, maar een bijzonder belangrijk voorstel is de invoering van een overkoepelende structuur voor grote projecten van gewestelijk belang. We definiëren dat begrip in onze aanbevelingen, omdat we niet elk enigszins complex project nog complexer willen maken. Het gaat om structurele overheidsprojecten die van strategisch belang zijn voor het gewest vanwege de gevolgen inzake mobiliteit, ruimtelijke ordening of leefmilieu, en die door hun omvang, duur, kostenplaatje, technische complexiteit of economische, maatschappelijke en milieugerelateerde gevolgen een specifieke bestuursmatige aanpak, een eigen follow-up en welbepaalde procedures vereisen.

Daarnaast moeten we zorgen voor een democratische consensus, die in het parlement wordt bevestigd, dat we zo'n project echt willen aangaan.

Andere aanbevelingen omvatten een verplichte rapportering en een waarschuwingsmechanisme wanneer zaken niet lopen zoals gepland, een nog betere kwaliteit en onafhankelijkheid van de studies, en een grondige analyse van de milieugevolgen. Ook de beheersing van de technische risico's en de budgettaire haalbaarheid zijn cruciale elementen.

Ik wil vooral stilstaan bij de aanbeveling om eerst naar de moeilijke knopen te kijken. Nu zijn we voortvarend aan de slag gegaan met de gemakkelijke delen van de werkzaamheden, maar hebben we nadien bij de bijzonder moeilijke knopen aan het Noordstation en het Zuidpaleis vastgesteld dat de oorspronkelijke aanpak niet haalbaar was.

In de toekomst moeten we bij projecten van een dergelijke omvang eerst de moeilijke knopen identificeren en daarvoor een oplossing vinden voordat we de rest van het project aanvatten. Het zal dan misschien iets trager gaan, maar ik denk dat het ook veel ongenoegen en ellende kan voorkomen.

De mogelijkheden inzake design, build, finance, maintain (DBFM) of een publiek-private samenwerking (pps) worden wel degelijk bekeken, maar het is niet zo dat in de aanbevelingen een bepaald financieringsmodel wordt vooropgesteld. We vragen een grondige studie naar welk model het meest aangewezen is, zonder bij voorbaat een ideologische keuze voor bijvoorbeeld een pps te maken.

Uit de bevindingen van meerdere studiebureaus en aannemers blijkt duidelijk dat je voor een project van deze omvang het best van bij het begin iedereen rond de tafel brengt. Als aannemers en studiebureaus samen naar oplossingen zoeken, komt dat de haalbaarheid van het project ten goede. Zo komt er via een 'progressive design and build'-aanpak iets tot stand waarvan aannemers ook overtuigd zijn dat het uitvoerbaar is.

Dat betekent niet noodzakelijk dat de aannemers of de studiebureaus in kwestie ook de werken moeten uitvoeren, wel dat een aannemer met een kritische geest naar het project heeft

gekeken en overtuigd is van de haalbaarheid. Daar kunnen we veel uit leren.

Er zijn belangrijke aanbevelingen om de lokale impact van een bouwplaats in de toekomst te beperken. Het is voor ons essentieel dat dat gebeurt met een zo beperkt mogelijke impact op de buurt, zeker met wat we weten over wat er nog op ons afkomt aan het Zuidpaleis.

Tot slot verwijs ik naar de zesde pijler: de blik op de toekomst die we ons met de commissie hebben gepermitteerd. In de conclusies van vandaag wordt duidelijk gekozen voor de voortzetting van het zuidelijke traject, met op korte termijn een voorkeur voor de exploitatie van tramlijnen. Zo kan de moeilijke knoop aan Lemonnier ontward worden en de capaciteit op de zeer drukke verbinding Albert-Noord verhoogd. Reizigers zullen dan niet meer als haringen in een ton opeengepakt zitten, de tram kan vlotter rijden en de reistijd zal afnemen.

Tegelijkertijd - en dat is een groot verschil in benadering - zeggen we dat we de haalbaarheid van de geplande metrolijn 3 naar het noorden moeten herbekijken. We moeten onderzoeken of het project niet op een minder grootschalige manier kan worden uitgevoerd, met kleinere stations en minder impact op de buurt.

We moeten dit absoluut verder bestuderen. Op kortere termijn kunnen we het huidige openbaarvervoersaanbod niet laten zoals het is, maar moeten we het versterken richting het noorden. De Brusselaars die daar wonen, hebben daar immers absoluut recht op.

Ik denk dat we degelijk werk hebben geleverd. Het was absoluut nodig om dit te doen na de aanbevelingen van het Rekenhof. De Brusselse regering moet deze aanbevelingen absoluut ter harte nemen, zowel in de toekomst als bij de verdere uitwerking van het project.

(Applaus van de meerderheid)

De heer Alain Maron (Ecolo) *(in het Frans)*. - Jammer genoeg draaide het werk van de bijzondere commissie uiteindelijk uit op een confrontatie tussen meerderheid en oppositie. Dat had niet gehoeven, vooral omdat nagenoeg alle partijen gedurende die lange periode wel op een of ander bestuursniveau bij het project betrokken waren. We moeten samen erkennen dat het de volgende keer absoluut beter moet.

Gelukkig bevat het verslag wel interessante aanbevelingen, zoals de noodzaak van een centrale aansturing, betere rapportering, alarmbellen en regelmatige evaluaties.

Ecolo onderschrijft dat een volledige en objectieve voorafgaande analyse nodig is en staat achter de maatregelen om belangenconflicten te voorkomen. We zijn ook blij dat ons amendement is aangenomen dat bepaalt dat elk groot infrastructuurproject van gewestelijk belang groen licht moet krijgen van het parlement, dat moet beslissen over de reikwijdte,

2265 *À plus court terme, nous devons aussi renforcer l'offre de transport public dans cette direction.*

La commission a fait du bon travail. C'était indispensable à la suite des recommandations de la Cour des comptes, dont le gouvernement bruxellois doit maintenant tenir compte, tant pour ce projet que pour les suivants.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

2269 **M. Alain Maron (Ecolo)**. - Je trouve intéressant d'entendre le rapport oralement en séance plénière, car ce rappel nourrit nos débats.

Malheureusement, le travail s'est finalement résumé à une confrontation entre la majorité et l'opposition, alors qu'il aurait mérité une autre approche. Ce n'était pas le cas au début, lorsque les lignes étaient plus floues, mais c'est ce qu'il est devenu. D'autant que si l'on considère tous les niveaux de pouvoir sur l'ensemble de la période, presque tous les partis politiques ont été impliqués d'une manière ou l'autre dans le projet de métro. Seul le PTB fait peut-être exception, n'ayant jamais été dans une majorité à Bruxelles avant les dernières élections communales.

Le métro 3, comme tous les grands projets d'infrastructure régionale, dépasse les enjeux d'une seule législature, et même les trois années qu'il nous reste. L'enjeu collectif est de reconnaître que nous devons impérativement faire mieux la prochaine fois.

Malgré la dynamique majorité-opposition, le rapport et ses recommandations contiennent des éléments intéressants. J'ai personnellement beaucoup appris, même en ayant rejoint les travaux en cours de route.

Parmi les recommandations, je salue celle qui préconise une structure de pilotage unique et transversale pour les grands projets. De même, les éléments sur le reportage, les sonnettes d'alarme et les réévaluations régulières des très grands projets sont essentiels. La nécessité d'une analyse préalable complète et objective, ainsi que les mesures de prévention des conflits d'intérêts, sont également des points dans lesquels nous nous retrouvons.

Mon groupe est également satisfait que l'une de nos recommandations, déposée sous la forme d'amendement, ait été retenue. Elle stipule que pour tout projet d'infrastructure majeur et d'intérêt régional, la décision de lancement doit faire l'objet d'un vote du Parlement. Ce vote doit porter sur le périmètre, le montage budgétaire, l'analyse de risques, la gouvernance et les conditions de réévaluation. C'est un élément important.

Nous verrons si ce mécanisme sera un jour activé et sur quel type de projet. Il mériterait de l'être, à tout le moins, s'il était un jour question de ressusciter le projet de liaison Gare du Nord-Bordet. Le cas échéant, ce sera acté.

²²⁷¹ En tout état de cause, nous serons vigilants à la mise en œuvre, à long terme, de cette recommandation, et à sa transposition, à court et moyen terme, dans une législation. Pour être opérante, elle ne peut rester cantonnée aux recommandations d'une commission spéciale, qui peuvent être vite oubliées ; elle doit être coulée dans un texte législatif, par exemple le Code bruxellois de l'aménagement du territoire, s'il devait être modifié sous cette législation.

D'après ce à quoi j'ai participé, la frustration est grande. D'autres l'ont dit avant moi : au bout du compte, personne n'est responsable de ce fiasco. Absolument personne ! Il y a eu une sous-évaluation patente des risques, mais personne n'en est responsable. Pendant des années, une logique de « métro quoi qu'il en coûte » a prévalu, au niveau financier comme opérationnel, mais personne n'en est responsable.

Mme Pans l'a rappelé à l'occasion du rapport : surgeler le sol, comme c'était prévu pour le tronçon Nord-Bordet, s'avère presque impossible sur le plan opérationnel vu les masses en jeu. Comment est-il possible que l'on se soit lancé dans un projet impossible ?

Ensuite, Beliris nous dit, un peu la bouche en cœur, que dans le fond, sur ce tracé Nord-Bordet, l'on n'est pas si sûr, finalement, de pouvoir installer d'aussi grandes stations de métro en dessous d'un bâti en surface.

C'est tout bonnement ahurissant : non seulement il y a des retards énormes, non seulement il y a des dépassements budgétaires, mais il s'avère a posteriori que nous ne sommes même pas

de financiële constructie, de risicoanalyse, het beheer en de evaluatievoorwaarden. Die verplichting zal dus gelden als we ooit het traject Noordstation-Bordet nieuw leven willen inblazen.

We zullen toezien op de uitvoering van deze aanbeveling en de omzetting ervan in het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening.

De frustratie is groot. Niemand is blijkbaar verantwoordelijk voor dit fiasco, voor de manifeste onderschatting van de risico's, voor het hardnekkig vasthouden aan het metroproject, ongeacht de financiële en operationele problemen.

Zoals mevrouw Pans aanhaalde: de geplande bevrozing van de ondergrond was vrijwel onmogelijk te realiseren gezien de omvang, en toch heeft men zich in dat avontuur gestort. Beliris gaf dan weer toe dat het helemaal niet zo zeker is dat metrostations van die omvang gebouwd kunnen worden onder een gebouw.

Het is dus niet eens zeker dat het uitgetekende tracé technisch realiseerbaar is!

sûrs que le tracé qui avait été choisi pour Nord-Bordet soit, en fait, réalisable techniquement ! Les doutes portent pourtant sur des éléments parfaitement basiques : la technologie choisie et l'implantation des stations.

2273 Je trouve cela stupéfiant, et j'en suis presque tombé de ma chaise. Comme je l'ai dit en commission, plus encore que Neo et Kanal, le métro est un veau d'or : par la porte ou par la fenêtre, et quoi qu'il en coûte, ce projet doit se faire. Il existe un genre de consensus à ce sujet : il faut y aller, et que nul ne s'avise de critiquer, de souligner les complications ou les surcoûts. Tous ces oiseaux de mauvais augure associatifs ou politiques sont jugés inaudibles. En attendant pourtant, les pires scénarios se sont réalisés. Toucher au projet était considéré comme un crime, mais finalement, le vrai crime a été de le poursuivre.

Je n'ai pas davantage oublié le printemps 2019, ce moment où, après les élections, des contrats ont été signés et des permis attribués en affaires courantes pour boulonner définitivement le projet sur le segment Albert-Nord. La décision de construire un tunnel sous le palais du Midi a été scellée à ce moment-là, en affaires courantes. Nous ne saurons jamais si cette précipitation-là est la cause de l'impréparation ; cette question, elle aussi, est restée sans réponse. J'ignore si cette précipitation explique le manque d'études du sous-sol, et le fait qu'on se soit engagé en se disant simplement qu'il n'y aurait pas de problème.

J'entends encore la STIB nous dire les yeux dans les yeux, à l'été 2019, que le métro - le métro lourd - relierait Albert et Nord pour fin 2024. Je resterai toujours avec cette question : cette précipitation, cette logique du « quoi qu'il en coûte », n'a-t-elle pas entraîné le fiasco et le choix de technologies qui se sont révélées inopérantes et inadéquates, nous faisant perdre un temps considérable et des centaines de millions d'euros, voire des milliards sur l'ensemble du projet ?

L'enjeu est désormais de ne plus commettre les mêmes erreurs et de ne plus se laisser entraîner par la pensée magique. Or, je constate que le projet est toujours vivant et que beaucoup veulent continuer sur la même lancée.

2275 Pour le tronçon Albert-Nord, comme cela a été rappelé, l'idée du gouvernement actuel est de poursuivre coûte que coûte, dans le cadre de la pensée magique, en détruisant le palais du Midi - pour autant qu'un permis sans recours soit obtenu un jour. Et ce, alors même que le tronçon Nord-Bordet ne sera jamais réalisé, privant le projet Albert-Nord de tout son sens. Dans cette optique, l'on s'apprête donc à dépenser 300 à 400 millions d'euros dans les prochaines années, simplement pour faire rouler en souterrain des trams qui y circulent déjà.

Cependant, il est impossible d'aborder cette absurdité dans les recommandations. Pourquoi ? Parce qu'à la faveur de la nuit, lors de négociations menées à l'arrache à la Fondation universitaire, dans un pile ou face, la pièce est tombée du mauvais côté : le palais du Midi sera détruit. Par conséquent, il est devenu

Toch was dit project jarenlang het gouden kalf: de metro moest en zou er komen, ongeacht de complicaties en de meerkosten. Intussen zijn de ergste scenario's bewaarheid!

Ik herinner me nog levendig de voortvarendheid waarmee in het voorjaar van 2019, na de verkiezingen, de regering in lopende zaken de aanleg van metro 3 op het traject Albert-Noordstation definitief goedkeurde, inclusief de tunnel onder het Zuidpaleis. We zullen nooit weten of dat de reden is dat er geen studies naar de ondergrond zijn verricht en er eenvoudig van uit werd gegaan dat het allemaal wel zou lukken. In de zomer van 2019 garandeerde de MIVB nog dat er tegen eind 2024 een volwaardige metro zou rijden tussen Albert en het Noordstation. Ik zal me altijd blijven afvragen of dit fiasco, met verkeerde technische keuzes en honderden miljoenen weggegooid geld, het gevolg is van die voortvarendheid en de taboesfeer die rond het project hing.

Die sfeer lijkt er nog steeds te hangen, want deze regering blijft wel degelijk vasthouden aan het traject Albert-Noordstation met de afbraak van het Zuidpaleis, hoewel de afgifte van een vergunning hoogst onzeker is en de aanleg van dat traject geen enkele zin meer heeft nu het traject Noordstation-Bordet is afgevoerd. We zullen dus 300 à 400 miljoen euro uitgeven om trams ondergronds te laten rijden die daar al rijden.

Die absurditeit mocht echter niet in de aanbevelingen terechtkomen, eenvoudig omdat tijdens de nachtelijke regeringsonderhandelingen bij een kop-of-muntspel de munt op de verkeerde kant viel en er beslist werd het Zuidpaleis af te breken. De aanbevelingen uit het verslag gelden blijkbaar pas over enkele jaren; voor de beslissingen van vandaag schuiven we die doodleuk terzijde.

impossible d'aborder cette question dans les conclusions de la commission spéciale. Je le déplore profondément.

Nous formulons de nombreuses recommandations que nous appliquerons... sauf maintenant. On se dit que nous allons vraiment analyser les choses, peser le pour et le contre, mesurer les risques et les coûts avant de nous lancer... mais pas tout de suite. Toutes ces bonnes idées ne seront pas appliquées directement, mais plutôt dans quelques années, quand nous ne serons peut-être plus là. Une telle attitude est vraiment problématique.

Selon nous, plusieurs points noirs absolus subsistent dans le rapport et ses recommandations. Le premier concerne le financement fédéral. Plusieurs d'entre vous ont rappelé que Charles Picqué avait reconnu qu'il aurait fallu demander plus d'argent à l'État fédéral. C'est vrai : 500 millions d'euros, c'est l'aumône pour un tel projet. Mais le pire, c'est quand on refuse d'inscrire comme recommandation que, sur de tels projets structurants cofinancés par Beliris, le cofinancement puisse évoluer dans le temps. Dans le cas présent, le budget a quadruplé, mais le financement de Beliris est resté identique. Au départ, Beliris finançait environ 40 % du projet ; à la fin, ce pourcentage ne sera plus que de 10 %.

Nous proposons une recommandation élémentaire, dans la lignée du témoignage de Charles Picqué : s'il y a un dépassement des coûts, il doit être assumé proportionnellement par Beliris, a fortiori lorsque celui-ci est lui-même maître d'œuvre.

²²⁷⁷ C'est quand même la moindre des choses ! Pourquoi la Région doit-elle prendre à sa charge tous les dépassements de coûts, et le niveau fédéral aucun ? Lorsque nous proposons que ce soit plus équitable et partagé, vous refusez ! Vous trouvez plaisant que Charles Picqué l'ait dit, mais cela ne figurera pas dans les recommandations, pour une raison qui m'échappe. Je ne comprends pas ! Sérieusement, ça n'a aucun sens.

Évidemment, les recommandations prévoient en creux la destruction du palais du Midi, là aussi, quoi qu'il en coûte. Mêmes causes, mêmes erreurs, mais on continue. C'est un gros problème pour nous qu'on ne puisse pas, au moins, réanalyser la situation à plat, ici et maintenant, au lieu de foncer tête baissée.

Le troisième élément, également pointé par mes collègues du PTB, est l'affaiblissement demandé des contre-pouvoirs. Certaines recommandations visent à diminuer les possibilités de recours, comme si le fiasco du métro-3 était la faute des contre-pouvoirs. Mais de qui se moque-t-on ! Le fiasco du métro 3 est dû au fait qu'il n'y a pas eu assez de contre-pouvoirs. Il est là, le problème ! Mais dans vos recommandations, vous suggérez de les affaiblir encore. Vous êtes tellement sûrs de vous que vous imaginez que ce sera plus simple : « moins de recours, avançons tête baissée ».

Sur la base de ces trois éléments, il est évident que nous ne pouvons pas voter ce rapport, bien qu'il contienne des choses intéressantes. Nous avons redéposé nos amendements

Een eerste absoluut pijnpunt in het verslag is de federale financiering. Hoewel Charles Picqué heeft erkend dat we meer geld hadden moeten vragen aan de federale staat, heeft de meerderheid geweigerd ons voorstel in de aanbevelingen op te nemen om de cofinanciering door Beliris mee te laten evolueren als de kosten oplopen. Aanvankelijk bedroeg het aandeel van Beliris zo'n 40%, maar uiteindelijk zal dat nog maar 10% bedragen.

Een tweede pijnpunt is dat de afbraak van het Zuidpaleis niet ter discussie wordt gesteld. In plaats van de logica van de eigen aanbevelingen door te trekken en de situatie volledig opnieuw te bekijken, gaat men zonder nadenken door.

Een derde pijnpunt is de wens om de tegenmachten te verzwakken door de beroepsmogelijkheden te beperken. Wie houdt u voor de gek? Het metro 3-fiasco is niet de schuld van de tegenmachten; integendeel, het is te wijten aan het feit dat er niet genoeg tegenmachten waren!

De amendementen van Ecolo om die pijnpunten te verhelpen werden, net als die van de PTB, in de commissie verworpen. Wij dienen ze hier opnieuw in. Zonder die aanpassingen kan Ecolo onmogelijk instemmen met dit verslag, ondanks de interessante elementen die het bevat.

Ik ben erg teleurgesteld dat een commissie die zo lang gewerkt heeft en zoveel mensen gehoord heeft, is vervallen in politieke spelletjes in plaats van een brede consensus na te streven.

en plénière, après les avoir déposés en commission, à l'instar d'autres groupes, dont le PTB. Seuls un amendement Ecolo et deux amendements DÉFI ont été acceptés, ce qui est très bien, mais sur les points que j'ai soulevés, rien n'a bougé, rendant pour nous le rapport et ses recommandations intrinsèquement inacceptables.

Au terme de cette commission, nous disposons certes d'un certain nombre de recommandations intéressantes - et heureusement, après des mois de travaux. J'en profite d'ailleurs pour remercier celles et ceux qui s'y sont investis - mais, je dois avouer mon amertume. Sur un projet de cette envergure, impliquant tant de monde sur une si longue durée, nous aurions pu tenter de viser quelque chose de plus consensuel, de faire un peu moins de jeux politiques et d'admettre un peu plus qu'il serait utile de rechercher davantage de consensus.

2279 Les projets tels que celui-ci engagent des gouvernements sur plusieurs législatures, et personne dans cette assemblée ne sait quels seront les partis qui, dans trois, cinq ou dix ans, auront à gérer de tels projets. Ce sera peut-être même le PTB, un jour, qui sait ?

Donc, très sincèrement, j'aurais trouvé plus intéressant que ce rapport soit plus inclusif et, finalement, je ne peux m'empêcher de penser que tout ceci constitue en grande partie une occasion manquée d'améliorer la gouvernance des grands projets de la Région.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo)

2283 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** *(en néerlandais)*. - *Comme plusieurs de mes collègues, je trouve qu'au sein de cette commission spéciale, la majorité parvient à des conclusions sans les mettre en œuvre, pour ne pas devoir revenir sur certaines décisions. On poursuit la partie sud du tracé ; les questions gênantes ne sont pas posées.*

Les recommandations intéressantes du rapport incluent le besoin de clarifier la structure et le pilotage des projets, de pouvoir retracer facilement les responsabilités, d'améliorer la transparence, la gestion des risques et l'expertise technique, ainsi que d'adopter une administration efficace et un cadre pour mieux gérer les grands projets.

Zulke projecten overspannen tenslotte meerdere regeerperiodes, en niemand weet welke partijen het beheer ervan in handen zullen krijgen.

Kortom, dit is een gemiste kans om grote projecten in dit gewest voortaan beter te beheren.

(Applaus bij Ecolo)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA). - Ik zal het kort houden en ruimte laten voor wat mijn collega's ongetwijfeld nog op te merken hebben. Over de bijzondere commissie rond metro 3 zijn al uitvoerig vaststellingen gedaan en conclusies geformuleerd. Ik zal niet al te diep ingaan op de technische kwesties en op vragen over de onmiddellijke voortzetting van het dossier, waarvan er volgens mij vele onbeantwoord blijven. Ik denk dan aan de directe voortzetting van de werken, het tijdsplan, de budgetten en de relevantie van een nieuwe kosten-batenanalyse.

Ik onderschrijf de opmerkingen van mijn collega's over het feit dat in de bijzondere commissie de meerderheid tot conclusies komt en die niet uitvoert, om niet te hoeven terugkomen op voorafgaande beslissingen. Er wordt beslist gewoon voort te doen met het zuidelijke deel van het traject; moeilijke en ongemakkelijke vragen worden niet gesteld.

Er staan een aantal interessante aanbevelingen in het verslag, zoals de behoefte aan een duidelijkere projectstructuur, aan duidelijkheid over wie aanstuurt en de beslissingen mag nemen, transparantie, beter risicobeheer, technische expertise en efficiënte administratie, betere traceerbaarheid van genomen beslissingen en een kader om grote projecten binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beter te beheren.

2285 *Les conclusions de la commission semblent se résumer à un recueil des maux politiques et administratifs de la politique régionale. Ce projet de grande envergure est un fiasco.*

Or, des problèmes similaires surgissent dans d'autres domaines politiques, qu'il s'agisse de sécurité, de prostitution, de propreté, de logement, et j'en passe. À Bruxelles, quand une initiative est couronnée de succès, les responsables politiques de tous niveaux et partis se bousculent pour s'en attribuer une part du mérite et, chaque fois qu'un projet échoue ou qu'un problème ne trouve pas de solution, ils montrent les autres du doigt.

Ainsi, pour le dossier de la ligne de métro 3, tout le monde est compétent, mais personne n'est responsable. Le projet a échoué, mais la faute incombait au bureau d'études, au gouvernement fédéral peu généreux, au gouvernement régional précédent qui a mal négocié le dossier et l'a trop peu suivi, à la STIB qui aurait pu réagir... Personne n'assume la responsabilité politique de ces chantiers colossaux qui n'aboutissent pas.

Dat is allemaal goed en wel, maar ondertussen lijken de vaststellingen van de bijzondere commissie over het metro 3-project neer te komen op een bloemlezing van de politieke en bestuurlijke ziektes waaraan het hele gewestelijke beleid lijdt. In een grootschalig project als dat van metro 3 hebben de symptomen een des te catastrofale impact. Laten we er geen doekjes om winden: dit project is een mislukking.

Wanneer we onze blik echter verruimen, zien we dat er soortgelijke problemen rijzen in andere beleidsdomeinen, of het nu gaat over veiligheid, prostitutie, netheid, sociaal beleid, vergunningen of huisvesting. Over dat laatste beleidsdomein zullen we het morgen trouwens uitgebreid kunnen hebben.

Wanneer in dit gewest een dossier tot een goed einde wordt gebracht, wanneer iets een succes is, dan struikelen politici van alle denkbare niveaus en partijen over elkaar om een stukje van dat succes op te eisen. Ze pikken een graantje mee en kloppen zich op de borst dat zij zich voor het dossier hebben ingezet en er een rol in hebben gespeeld. Ieder klein succes in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kent vele vaders en moeders die een stukje van het ouderschap opeisen.

Helaas moeten we vaststellen dat telkens als er iets mislukt of als zich in een dossier een aantoonbaar probleem voordoet dat iedereen kent en dat jarenlang onopgelost blijft, er van die overvloed aan politici geen spoor te bekennen is. Iedereen zegt dan dat hij er niets mee te maken heeft: 'Het is misschien de schuld van iemand op een ander niveau, in elk geval niet van mij.' Ieder moeilijk op te lossen probleem in dit gewest blijft jarenlang een weeskind: geen enkele politicus eist het ouderschap op.

In het dossier van metro 3 is hetzelfde gebeurd. Meerdere collega's hebben het al gezegd: op het einde van de rit blijkt iedereen bevoegd, maar niemand verantwoordelijk te zijn. Het project is mislukt, maar niemand treft schuld. De schuld lag misschien bij het adviesbureau, bij de federale overheid die in onvoldoende financiën voorzag, of bij een vorige regering die slecht heeft onderhandeld en het dossier onvoldoende heeft opgevolgd. De minister bekent geen schuld, want de MIVB is een autonome overheidsinstelling en het was aan haar om te reageren. Of misschien had het adviesbureau het mis. Iedereen schuift de verantwoordelijkheid van zich af. Niemand heeft er iets mee te maken, niemand heeft iets verkeerd gedaan, iedereen heeft perfect gewerkt.

2287 *Nous verrons si ces recommandations, qui déboucheront de préférence sur une législation, permettront d'éviter de tels problèmes. Je crains toutefois que sans réforme de l'État, et sans réforme interne bruxelloise clarifiant les compétences et les responsabilités, les problèmes continuent de se poser.*

Plusieurs collègues ont souligné le manque de continuité des politiques lors des changements de gouvernement. Comme les dossiers sont souvent abordés sous l'angle idéologique, sans grande planification technique, on change sans cesse de cap, au

'Gezien de omstandigheden hadden we niet beter kunnen doen.' Iedereen kan dus met een gerust hart naar huis, hoewel er bouwputten openliggen en enorme sommen geld zijn uitgegeven voor een resultaat waarbij je je ernstige vragen kunt stellen. Staan de kosten wel in verhouding tot de baten? Niemand lijkt de politieke eindverantwoordelijkheid te dragen.

We zullen zien of deze aanbevelingen, die het best resulteren in wetgeving, dergelijke problemen in de toekomst kunnen voorkomen. Ik vrees echter dat het probleem in de politieke cultuur en in de algemene structuur van dit gewest zit. Wie is waarvoor bevoegd? Wie moet welke beslissing

détriment de l'évaluation des politiques, de la rigueur budgétaire et de la programmation.

Durant la législature précédente, la N-VA était favorable à cette ligne de métro, mais, face à nos interrogations, on nous répondait que le financement était assuré jusqu'en 2024 et qu'après, la situation était incertaine. Les problèmes budgétaires étaient ouvertement reconnus.

Les recommandations présentées aujourd'hui ne mettront pas fin à ce genre de situations, tant que personne n'aura l'intention de prendre ses responsabilités. Pour éviter de tels fiascos à l'avenir, nous devrions repenser la structure de notre Région, mais la présente majorité n'a aucune ambition. Le groupe N-VA s'abstiendra donc lors du vote.

nemen? Zonder een staatshervorming, en zeker een interne Brusselse staatshervorming die dit soort kwesties verduidelijkt, zullen de problemen op dezelfde manier blijven opduiken. Meerdere collega's hebben al gewezen op de problemen met beleidsplanning en -continuïteit bij regeringswissels. Omdat de zaken vaak ideologisch worden aangepakt, zonder veel technische planning, wordt het geweer telkens weer van schouder veranderd en wordt beslist om het beleid van de vorige regering al dan niet voort te zetten. Dat gaat ten koste van beleidsevaluatie, de nodige budgettaire ernst en langetermijnplanning.

Tijdens de vorige regeerperiode was de N-VA voorstander van de metro, maar als we vragen stelden, kregen we het antwoord dat de financiering tot 2024 geregeld was en dat het daarna onduidelijk was. De budgettaire problemen werden zo openlijk toegegeven. Ik denk niet dat de nu voorliggende aanbevelingen dit soort toestanden de wereld uit zullen helpen. Ik vind het treffend dat na al die hoorzittingen en al die uren werk, niemand echt zijn verantwoordelijkheid heeft genomen, misschien met uitzondering van de heer Picqué, die toegaf dat er betere afspraken over de financiering gemaakt hadden kunnen worden.

Het metro 3-project blijft een weeskind en we zullen zien wat er verder van komt. Wij geloven niet dat de conclusies ver genoeg gaan om dergelijke fiasco's in de toekomst te voorkomen. Daarvoor zullen we de structuur van ons gewest heel ernstig moeten herdenken. Op dat vlak heb ik al gezegd wat ik van het regeerakkoord denk. Daarin stond dat er zou worden nagedacht over de bevoegdheidsverdeling tussen het gewest en de gemeenten. Dat weerspiegelt voor mij het lage ambitieniveau van deze regering en deze meerderheid. Bijgevolg zal de N-VA-fractie zich onthouden.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- De eerste bevinding van de bijzondere commissie is dat de metro aan een reële behoefte beantwoordt. Het openbaar vervoer kent stilaan weer het succes van voor de coronacrisis en de filedruk blijft hoog. Het openbaarvervoersaanbod, zeker in Schaarbeek en Evere, blijft ondermaats.

De tweede vaststelling is dat de beslissingen over metro 3 collegiaal tot stand zijn gekomen. De oppositie wil koste wat het kost een minister of partij als schuldige aanduiden, maar het project loopt al twintig jaar. Bijna alle partijen zijn er ooit bij betrokken geweest.

Toen het project in 2019, 2020 en 2021 begon te ontsporen, heeft de regering het noordelijke traject stopgezet, zonder nog een euro uit te geven. De beslissingen zijn te goeder trouw en op basis van de beschikbare informatie genomen. Dat neemt niet weg dat er grote problemen zijn opgedoken, zoals de ondergrond onder het Zuidpaleis en de sterke stijging van de prijzen.

2289 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- La commission spéciale consacrée au projet de ligne de métro 3 nous a permis de revenir sur l'un des projets les plus importants que notre Région ait connu. Les auditions des anciens membres du gouvernement et de l'ensemble des parties prenantes nous ont permis de retracer l'historique complet de ce projet, d'établir différents constats et de formuler des recommandations pour l'avenir.

Le premier constat est que le métro répond à un besoin réel. Bruxelles est une métropole qui accueille chaque jour plus de 400.000 navetteurs. Depuis de nombreuses années, les différents plans régionaux de mobilité ont identifié l'axe nord-sud comme un investissement structurant.

Malgré l'évolution des modes de travail, la fréquentation des transports publics revient peu à peu à son niveau d'avant la crise sanitaire et la congestion routière demeure particulièrement importante. L'offre de transports en commun performants et de grande capacité reste insuffisante, notamment à Schaarbeek et à Evere. Le besoin d'une infrastructure de grande capacité sur cet axe reste donc d'une importance stratégique et pleinement d'actualité.

Le deuxième constat est que, face aux nombreuses difficultés qui ont émaillé le déroulement du projet, les décisions ont été prises dans un cadre de gouvernance collégiale. Les anciens membres du gouvernement auditionnés ont rappelé que ce projet n'a jamais été porté par un seul ministre.

J'entends les précédents orateurs de l'opposition tenter à tout prix de pointer du doigt la responsabilité d'une personne ou d'un parti. Or, ce projet est en cours depuis plus de vingt ans ! Il a traversé plusieurs gouvernements, impliquant la quasi-totalité des partis et des ministres divers et variés. Tenter de trouver un unique coupable relève donc de la mauvaise foi.

Lorsque le projet a commencé à dérapier en 2019, 2020 et 2021, le gouvernement a activé un mécanisme d'arrêt pour la portion nord, sans y investir un euro de plus, car les offres reçues étaient disproportionnées, avec des augmentations de plus de 250 %. Il faut être de bon compte.

Il est apparu que les décisions ont été prises de bonne foi, en tenant compte systématiquement des informations disponibles à chaque étape. Ce projet a toutefois été confronté à des difficultés majeures qu'il ne faut pas cacher : les problèmes rencontrés sous le palais du Midi, la complexité du sol, l'explosion des coûts des matériaux, l'inflation, la rareté des entreprises capables de réaliser de tels ouvrages et le faible niveau de concurrence.

2291 Il a également été rappelé que la temporalité constituait un élément déterminant. Au moment où ces décisions devaient être prises, pas loin de chez nous, le projet d'envergure parisien a mobilisé toutes les grandes entreprises belges capables de réaliser ces travaux. Celles-ci ont migré vers Paris et, ne souhaitant pas prendre ou partager les risques, ont remis des offres excessivement élevées, soit deux à trois fois supérieures à nos estimations. C'est une réalité. Il faut oser le dire aujourd'hui. Lorsque nous avons reçu ces offres, nous avons décidé d'arrêter.

Face à cette situation, le gouvernement a refusé d'attribuer le marché dans les conditions proposées, et il a demandé l'examen de scénarios alternatifs afin de maîtriser les coûts. Il a été souligné que ces difficultés ne sont pas propres au projet du métro 3. Les grands projets d'infrastructure, qu'ils soient bruxellois, nationaux ou européens, connaissent fréquemment des dépassements budgétaires et des retards importants. Cette réalité ne doit pas servir d'excuse, mais elle nous a conduits à tirer les leçons nécessaires pour améliorer la conduite des futurs projets d'infrastructure d'intérêt régional.

Pour se prémunir de toute déconvenue, il conviendra de renforcer la préparation des projets par des études préalables plus approfondies, ainsi qu'une meilleure connaissance des risques géotechniques, surtout après ce que nous avons vécu. Cette recommandation visant à préparer le projet, avec une attention particulière sur les risques géotechniques, est extrêmement importante pour mon groupe. Il faudra également assurer un suivi plus rigoureux des chantiers ainsi qu'une maîtrise renforcée des coûts.

Ook het tijdsaspect speelde een belangrijke rol. Toen er knopen moesten worden doorgehakt, dongen alle grote Belgische bouwbedrijven mee naar een grootschalig project in Parijs. Om geen risico's te nemen, dienden ze hoge prijsoffertes in, die tot driemaal hoger lagen dan onze schattingen.

De regering weigerde daarop de opdracht toe te kennen en vroeg andere scenario's te onderzoeken om de kosten te drukken. De moeilijkheden waren niet eigen aan metro 3, want bij grootschalige infrastructuurprojecten zijn er vaak budgetoverschrijdingen en aanzienlijke vertraging.

Om zulke tegenslagen te voorkomen, moet in de toekomst diepgaander onderzoek worden gevoerd tijdens de voorbereidingsfase. Vooral de geotechnische aspecten moeten daar volgens mijn fractie in aan bod komen en ook het toezicht op de werken moet strikter.

Ik herhaal voor de zoveelste keer dat we, zonder uitgebreidere expertise in de administratie, altijd afhankelijk blijven van externe bureaus. Dat is de belangrijkste les die wij trekken.

In de toekomst moeten ook de procedures eenvoudiger. In Frankrijk heeft het parlement de vergunningsprocedure ingekort. Hier duurt het maanden en soms zelfs jaren voor alle vergunningen er zijn.

Pour mon groupe, il est essentiel de garantir un renforcement des compétences et des expertises. Comme je l'ai répété déjà cinq ou six fois, tant que nous ne disposons pas de l'expertise ni des ingénieurs compétents en nombre suffisant au sein de notre administration, que ce soit à la STIB, au sein de Bruxelles Mobilité ou parmi les autres intervenants, nous sommes toujours à la merci des bureaux d'expertise externes, dont nous restons dépendants. Il s'agit de la principale leçon que nous retenons. Nous devons à nouveau disposer, comme c'était le cas à l'époque à la STIB, des compétences d'ingénierie en interne.

Il conviendra aussi, à l'avenir, de simplifier la gouvernance et les procédures. J'ai donné l'exemple de Paris. L'Assemblée nationale a fait passer une loi visant à accélérer les procédures d'obtention de permis. Ici, on est systématiquement contraint d'attendre l'obtention des permis, à plusieurs reprises. Cela prend des mois, voire des années, incluant des recours, et j'en passe. Ailleurs, on a pu trouver des solutions législatives pour se le permettre.

2293 Les répercussions de ces chantiers ont également été au centre des débats et des auditions. Si, à terme, le développement d'infrastructures de transport en commun à haute capacité reste toujours bénéfique pour la vie économique d'un quartier, ce dossier a démontré plus que jamais l'importance d'un accompagnement resserré. Nous avons vu ce qui s'est passé sur la portion sud. Il faut des mécanismes d'indemnisation adéquats, un meilleur accompagnement et une minimisation de l'emprise sur l'espace public. Un quartier a été éventré, et cela dure depuis des années. Il s'agit là d'une leçon à tirer, qui fait partie des recommandations.

Enfin, soulignons que si la maîtrise budgétaire est fondamentale, la question du financement de projets à caractère métropolitain, voire national, ne doit pas être éludée. Il est crucial que tout projet d'importance stratégique bénéficie d'un financement adapté. Sur ce point, je rejoins M. Maron. En début de projet, 500 millions d'euros ont été alloués par Beliris, mais ce montant n'a pas évolué, même lorsque les coûts de la portion Nord ont explosé de 250 %. Or, ce métro bénéficie à toute la Belgique, et Bruxelles est la capitale de l'Europe.

Peut-être faudrait-il aller chercher des financements auprès de l'Europe, comme l'ont fait Madrid ou Amsterdam ? Comme l'a souligné M. Picqué, nous aurions très certainement dû demander beaucoup plus. En tout état de cause, il ne fallait pas une enveloppe fermée, mais évolutive. Aujourd'hui, la contribution de Beliris ne représente que 10 % du coût estimé, ce qui n'est pas acceptable. En tant que Bruxellois, nous devons défendre ce point, et je m'adresse également aux partis néerlandophones : nous devons pouvoir nous défendre.

En conclusion, la commission spéciale n'a pas seulement mis en lumière les difficultés techniques, elle a également rappelé qu'un projet d'une telle ampleur exige une gouvernance exemplaire, une anticipation permanente des risques, ainsi qu'une culture de transparence et d'évaluation continue. Les difficultés rencontrées devront servir d'expérience pour renforcer la capacité de la

Uit dit dossier is ook overduidelijk gebleken dat er bij zulke projecten betere begeleidende maatregelen nodig zijn, zoals adequate schadevergoedingen en een beperkter beslag op de openbare ruimte.

Verder is het belangrijk om begrotingsontsporingen te voorkomen, maar dat betekent niet dat we de financiering van grootstedelijke projecten op een zijspoor mogen zetten. De oorspronkelijke 500 miljoen euro van Beliris is nooit verhoogd, ook niet toen de kosten voor het noordelijke traject met 250% toenamen. De metroverbinding komt nochtans het hele land ten goede.

Misschien moeten we Europese financiering vragen, zoals Madrid en Amsterdam hebben gedaan. We hadden in ieder geval veel meer moeten vragen en het budget moest kunnen groeien. Nu bedraagt de bijdrage van Beliris nog slechts 10% van de geraamde kosten.

Kortom, de bijzondere commissie heeft niet alleen technische moeilijkheden aan het licht gebracht. Ze heeft ook duidelijk gemaakt dat een project van die omvang voorbeeldig bestuur vergt, met een voortdurend anticiperen op risico's, een cultuur van transparantie en permanente evaluatie.

De PS-fractie blijft een ambitieuze visie voor Brussel voorstaan, een stad die investeert, bouwt en de toekomst voorbereidt.

(Applaus)

Région de mener à bien des projets d'infrastructure complexes, dans le respect des délais, des budgets et des objectifs fixés.

Le groupe socialiste continuera à défendre une vision ambitieuse pour Bruxelles, une ville qui investit, qui construit et prépare l'avenir. Lorsqu'on investit dans de grands projets structurants, c'est toute la Belgique qui en bénéficie. Faire rayonner Bruxelles, c'est aussi faire rayonner notre pays.

(Applaudissements)

2299 **M. Sven Gatz (Anders.)** (en néerlandais).- *Les recommandations de la commission sont d'autant plus importantes qu'elles précisent non seulement ce qui aurait dû être fait, mais aussi ce qui devra l'être à l'avenir.*

Quelles que soient la qualité de la préparation, la rigueur de la gouvernance ou la clarté de la définition des responsabilités, il faudra toujours tenir compte des imprévus.

2301 *Le principal imprévu est bien sûr l'explosion des coûts consécutive à la crise sanitaire. Le débat serait peut-être moins vif si le coût de la deuxième partie de la ligne de métro avait augmenté de 150 ou 200 %, mais il est question ici d'un quadruplement de l'estimation initiale.*

Deux recommandations sont particulièrement pertinentes. La première concerne la nécessité d'avoir un seul pilote dans l'avion, ce qui ne sera pas si simple à mettre en pratique avec le financement public mixte - un mélange de fonds bruxellois et fédéraux - que nous préconisons aujourd'hui.

Une deuxième recommandation porte sur l'instauration d'un système de rapports minutieux et obligatoires.

Vient ensuite la question de l'expérience acquise dans ce type de chantiers. Paris est un bon exemple en la matière, à l'inverse d'Amsterdam, qui possède peu d'expérience en la matière, et où

De heer Sven Gatz (Anders.).- Voor de samenhang zal ik mij vooral over het verleden uitspreken, waarover de bijzondere commissie zich heeft gebogen, en daarna ook de toekomst in beschouwing nemen. Andere sprekers vonden het terecht ook belangrijk om de toekomst te bespreken.

"Errare humanum est, perseverare diabolicum." U kent wellicht deze wijsheid, maar volgens mij is er ook een tussenweg mogelijk en in mijn eigen Latijnse versie uitgedrukt, luidt dat : "Sed recta cursus correctio necessaria est."

Bijsturen is immers altijd noodzakelijk. De perfecte politieke planning mag dan lovenswaardig zijn, 90 % van het politieke bestaan komt neer op het beheren van imperfecties. De aanbevelingen van de commissie zijn in dit opzicht nog belangrijker omdat ze niet alleen aanscherpen wat had moeten gebeuren maar ook wat in de toekomst zal moeten gebeuren. Zelfs al zullen niet alle aanbevelingen van toepassing zijn in een lopend project, ze zijn nuttig voor de toekomst.

Hoe goed je je ook voorbereidt, hoe goed de 'governance' ook is, hoe duidelijk de verantwoordelijkheid ook bepaald werd, je zult altijd rekening moeten houden met onvoorziene omstandigheden. De metro die in gebruik genomen werd in 1976, was ook een project van lange adem, met vele onvoorziene omstandigheden, belangrijke budgetoverschrijdingen en technische problemen.

De onvoorziene omstandigheid waar we het vandaag voornamelijk over hebben, is natuurlijk de explosie van de kostprijs na de covidcrisis. We zouden misschien een minder scherp debat hebben als de kostprijs van het tweede deel van de metrolijn 150 of 200% hoger lag; dat zijn dingen die vaker gebeuren. Een verviervoudiging van de oorspronkelijke raming is daarentegen een heel harde dobber en moeilijk te verantwoorden. Iedereen weet echter zeer goed dat we zonder de explosie van de bouwkosten en allerlei materialen na de inflatiecrisis en de inval in Oekraïne over andere budgetten zouden spreken. We zouden dan ongetwijfeld nog over de metro hebben gedebatteerd, maar de discussie zou anders zijn geweest.

Ik vind twee aanbevelingen zeer waardevol. De eerste betreft de noodzaak van één piloot in het vliegtuig. Met de gemengde publieke financiering waar we vandaag op aandringen – een mix van Brusselse en federale middelen – stuiten we echter altijd op de moeilijkheid dat 'wie beslist, ook betaalt'. Dat is een ijzeren wet, niet alleen in de politiek, maar ook in het menselijk bestaan.

le problème de la dépendance vis-à-vis des entrepreneurs et des bureaux d'étude est presque aussi important qu'à Bruxelles.

(Mme Lotte Stoops, vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Dat zal echter niet zo eenvoudig in de praktijk kunnen worden gebracht.

Een tweede aanbeveling die volgens mij meer problemen had kunnen voorkomen, is een nauwgezette, verplichte rapportering aan het parlement. Uiteraard kan het parlement altijd kritische vragen stellen aan de bevoegde minister, maar als er een verplichte rapportering was geweest, waren we sneller tot bijstellingen gekomen.

Daarnaast is er de kwestie van ervaring met dergelijke werven. Sommigen hebben verwezen naar Parijs; ik verwijs naar Amsterdam, maar dan niet als goed voorbeeld. De metrokosten in Amsterdam zijn veel hoger opgelopen en de werken hebben veel langer geduurd dan gepland. Dat had te maken met het feit dat de overheid daar, anders dan in Londen en Parijs, niet op regelmatige wijze nieuwe metrolijnen aanlegt. Het probleem van de afhankelijkheid van aannemers en studiebureaus is er bijna even groot als in Brussel. In Parijs daarentegen was alles onder druk van de deadline van de Olympische Spelen veel dringender en was er genoeg ervaring om de kosten enigszins onder controle te houden.

(Mevrouw Lotte Stoops, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Ik feliciteer de commissieleden met hun grondige werk, dat een voorbeeld is van degelijk parlementair onderzoek. In hun analyse zijn ze nagegaan wat er in de toekomst moet gebeuren. Om Shakespeare te parafraseren: 'Metro of geen metro, dat is de vraag voor de komende jaren'. We weten dat er op dit ogenblik geen middelen zijn. Het is dan ook belangrijk om geen ondoelmatige en overhaaste plannen te maken en deze regering de tijd te geven om eerst het nodige financiële herstel te bewerkstelligen.

Toch is het in de politiek belangrijk om de toekomst voor te bereiden. Deze regering zal een beslissing moeten nemen over het zuidelijke deel van de metrolijn, die Vorst met het Noordstation verbindt. Ze zal een oplossing moeten vinden om de geleverde inspanningen niet alleen financieel, maar ook maatschappelijk te doen renderen. De metro blijft immers een belangrijk maatschappelijk project om het openbaar vervoer in een grote stad als de onze te verbeteren. Daar is iedereen heet nog altijd over eens.

Daarnaast kunnen we ook al nadenken over de financiering van het noordelijke traject, dat het Noordstation met Evere zal verbinden. Wat mij betreft kan de regering daar via een omweg al aan beginnen, door een kosten-batenanalyse op te stellen. Op zich heb ik daar geen probleem mee. Het is zeker ook nuttig om het denkspoor van de overheidsfinanciering te onderzoeken. Daarnaast is het echter ook zinvol om dat van een publiek-private samenwerking (PPS) nogmaals te onderzoeken. Het is niet zo dat ik van dat laatste ideologisch geen afstand zou kunnen nemen. Ik ben het trouwens eens met critici die zeggen dat de totale kostprijs van een PPS hoger ligt. Als de regering de afbetaling echter over een lange periode kan spreiden, zijn er voldoende

²³⁰⁵ *Je félicite les membres de la commission pour leur travail approfondi, qui constitue un exemple d'enquête parlementaire rigoureuse. Faute de moyens, il importe de ne pas élaborer des projets inefficaces et précipités, et de laisser à ce gouvernement le temps de mettre en œuvre l'assainissement financier nécessaire.*

Il est cependant essentiel, en politique, de préparer l'avenir. Ce gouvernement devra trouver une solution pour que les efforts consentis portent leurs fruits, non seulement sur le plan financier, mais aussi sur le plan social, le métro restant un projet social important pour améliorer les transports en commun.

Le gouvernement peut s'atteler dès à présent à la réflexion sur le financement du tronçon nord, en réalisant une analyse coûts-bénéfices. Il est certainement utile d'examiner la piste d'un financement public, et de réexaminer la piste d'un partenariat public-privé, même si cette dernière option est plus coûteuse.

Le débat n'est pas encore terminé, malgré les recommandations judicieuses de la commission. N'oublions pas qu'un projet comme celui du métro 3 doit être mené à bien sur plusieurs législatures et est placé sous le signe de l'intérêt général. Il en va de la crédibilité de la Région de Bruxelles-Capitale.

(Applaudissements)

2309

Mme Joëlle Maison (DéFI). - J'aimerais adresser mes plus vifs remerciements aux services du Parlement, aux secrétaires de la commission spéciale, ainsi qu'aux services législatifs, qui ont géré les auditions et leur suivi de main de maître. Je remercie également les rapporteurs et notre présidente, ma collègue Anne-Charlotte d'Ursel, dont le flegme et l'esprit d'à-propos ont permis de mener sereinement les travaux de cette commission spéciale tout au long de ses 25 séances. Mes remerciements vont aussi à mes collègues de tous les partis, qui ont fourni un travail d'investigation précieux, utile et important.

Les recommandations de la commission spéciale métro 3 ont pour objet d'améliorer la gouvernance des grands projets d'infrastructure à l'avenir. La plupart d'entre elles relèvent du bon sens et sont largement partagées. Il faut relever que la majorité parlementaire a pris soin, dans son texte, de faire précéder les recommandations de constats, à l'inverse de ce à quoi nous assistons dans les travaux de la commission d'enquête sur le Foyer anderlechtois. Ces constats pointent, de façon succincte et très édulcorée - personne n'est nommé et personne n'est responsable -, les différents dysfonctionnements dans le financement, la gouvernance, la répartition des risques et le manque d'anticipation des responsables politiques ou techniques tout au long de la saga du métro 3.

Nous nous réjouissons également de l'adoption, lors de la séance de commission de la semaine dernière, de deux amendements que le groupe DéFI avait déposés après le tri effectué par la majorité.

Que l'opposition se rassure : après les fleurs viendra le pot !

Le premier amendement concerne la recommandation 4, qui instaure un mécanisme obligatoire de réévaluation des grands projets d'infrastructure lorsqu'ils connaissent une augmentation substantielle de leur coût, un retard majeur, une évolution significative des hypothèses de départ ou l'apparition d'un risque technique majeur.

En effet, le projet de ligne de métro 3 a connu une succession d'événements de ce type : augmentation des coûts, difficultés géotechniques, évolution du contexte budgétaire, abandon du péage urbain, difficultés au palais du Midi et évolution des besoins de mobilité, sans qu'aucun mécanisme obligatoire n'ait

financiële en maatschappelijke argumenten te vinden om die optie op zijn minst te onderzoeken.

Het debat is nog niet afgerond, ondanks de goede aanbevelingen van de commissie waarover we morgen zullen stemmen. Laten we niet vergeten dat een project als dat van metro 3 over verschillende zittingsperiodes uitgevoerd moet worden. Het gaat om de politieke verantwoordelijkheid en de geloofwaardigheid, niet van de politieke partijen, maar van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een langetermijnproject als dit staat in het teken van het algemeen belang.

(Applaus)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).* - Ik dank iedereen die heeft bijgedragen aan deze bijzondere commissie, die op een rustige en ordelijke manier is verlopen. De meeste aanbevelingen getuigen van gezond verstand en vinden brede steun. In tegenstelling tot wat we zien in de onderzoekscommissie over de Anderlechtse Haard, worden ze voorafgegaan door vaststellingen. Die wijzen voorzichtig op de tekortkomingen bij de financiering, het bestuur, de risicospreiding en het gebrek aan anticipatie van de politieke of technische verantwoordelijken, zonder iemand bij naam te noemen.

De DéFI-fractie is verheugd over de goedkeuring van twee amendementen die ze had ingediend. Het eerste betreft aanbeveling 4 en voert een verplicht herbeoordelingsmechanisme in voor grote projecten. Het metro 3-project kreeg namelijk te maken met een kostenstijging, geotechnische moeilijkheden, verandering van de begrotingscontext, het schrappen van de stadstol, problemen bij het Zuidpaleis en veranderende mobiliteitsbehoeften, zonder dat de opeenvolgende regeringen de relevantie van het project moesten herbekijken.

jamais contraint les gouvernements successifs à réévaluer la pertinence du projet.

2311 Ensuite, en complément de la recommandation 17 sur la sécurisation du financement des grands projets, nous avons proposé, et cela a été accepté, d'instaurer l'obligation pour le gouvernement d'inscrire ces grands projets dans une véritable vision métropolitaine. Notre Région souffre en effet d'un manque de financement pour ses infrastructures routières et de transports publics, qui sont pourtant utilisées quotidiennement par plusieurs centaines de milliers de navetteurs provenant des deux autres Régions. Cette recommandation méritera d'être traduite dans une proposition d'ordonnance.

Ceci étant, après les fleurs, voici donc le pot. Il est paradoxal de constater que la même majorité, qui a rédigé et adopté en commission ces recommandations - souvent très pertinentes, mais aussi incomplètes - s'abstient de les appliquer à la situation actuelle et aux décisions relatives à l'avenir proche du métro 3. Certains de mes collègues en ont déjà parlé.

Le premier élément problématique se trouve dans les constats, dont la phrase d'introduction est rédigée comme suit : « La commission spéciale constate que le projet de métro 3 répond à un besoin réel et durable de mobilité dans le nord de la Région bruxelloise. » Cette phrase induit que le projet de métro 3 serait le seul à répondre à un besoin réel et durable de mobilité dans le nord de la Région bruxelloise, ce qui n'est pas exact.

Cela l'est encore moins depuis que chacun a pu prendre connaissance de l'étude universitaire et non militante de Brussels Studies, publiée ce 21 mai. Celle-ci affirme qu'un métro 3 complet - donc celui qui adviendra peut-être dans une trentaine d'années -, s'il réduit globalement les temps de parcours autour de l'axe quartier Nord-Bordet, ne constituerait pas une amélioration du point de vue subjectif des usagers. La réduction globale des temps de parcours serait en effet tempérée par leur perception, notamment due aux ruptures de charge et à la profondeur des stations. De plus, l'étude souligne qu'en cas d'hypothétique réalisation du scénario complet du métro 3, Neder-Over-Heembeek et Uccle seront toujours perdants.

Il aurait donc été plus exact d'écrire, au début des recommandations, dans les constats, que la commission spéciale constate que le projet de métro 3 est « l'une des façons » de répondre à un besoin réel et durable de mobilité dans le nord de la Région bruxelloise.

2313 Le deuxième point problématique est la recommandation 23, qui préconise d'achever les travaux d'infrastructure du tronçon sud en faisant circuler les trams 4 et 10 dans le nouveau tunnel du métro. Cette recommandation est un copier-coller de la déclaration de politique régionale du gouvernement et ignore purement et simplement le scénario alternatif. La pertinence de ce scénario est pourtant aujourd'hui largement confirmée par l'étude de Brussels Studies, dont la publication en mai est

Het tweede amendement verplicht de regering, als aanvulling op aanbeveling 17, om grote projecten in te passen in een grootstedelijke visie. Brussel kampt namelijk met een gebrek aan financiering voor zijn weginfrastructuur en openbaar vervoer, die nochtans dagelijks worden gebruikt door duizenden pendelaars uit de andere gewesten. Die aanbeveling willen we omzetten in een voorstel van ordonnantie.

Het is echter paradoxaal dat dezelfde meerderheid die de aanbevelingen goedkeurde in de commissie, ze niet toepast op de beslissingen voor de nabije toekomst van metro 3.

Ten eerste suggereren de vaststellingen dat het metro 3-project het enige is dat beantwoordt aan een werkelijke en duurzame mobiliteitsbehoefte in het noorden van het gewest, wat niet juist is.

Volgens de onafhankelijke universitaire studie die Brussels Studies publiceerde op 21 mei 2026 zou een volledige metro 3, die misschien over dertig jaar klaar zal zijn, weliswaar de reistijden verkorten, maar zouden gebruikers dat niet als een verbetering ervaren, wegens de overstap en de diepte van de stations. Bovendien zouden Neder-Over-Heembeek en Ukkel nog steeds de dupe zijn.

Ten tweede wordt in aanbeveling 23 voorgesteld om de infrastructuurwerken op het zuidelijke deel van het traject te voltooiën en trams 4 en 10 in de nieuwe metrotunnel te laten rijden. Dat komt rechtstreeks uit de algemene beleidsverklaring, die werd opgesteld vóór de studie van Brussels Studies uitkwam.

Ik begrijp dat het moeilijk is om zich een alternatief scenario voor te stellen, nu de werken voor 80% voltooid zijn, een toekomstige aansluiting op het noordelijke traject mogelijk is en de economische sector verklaarde dat de wijk het centrum

postérieure à la rédaction de la déclaration de politique générale du gouvernement.

Je comprends qu'il soit intellectuellement compliqué d'imaginer un scénario alternatif à ce stade, alors que les travaux sont achevés à 80 %, qu'ils ont suscité d'énormes nuisances pendant cinq ans pour le quartier et qu'ils pourraient être raccordés un jour, dans 30 ans, à une section nord où les besoins sont criants. Je concède que la situation est compliquée, d'autant que le secteur économique a déclaré en commission spéciale que le quartier a besoin de ce pôle Constitution.

Cependant, c'est précisément l'exercice que la majorité préconise dans les recommandations qu'elle a rédigées et s'apprête à voter. Je citerai notamment le mécanisme de sonnette d'alarme - recommandation 3 -, le mécanisme de réévaluation obligatoire des grands projets - recommandation 4 - et, surtout, la comparaison rigoureuse des solutions alternatives crédibles - recommandation 5.

Or, cette étude universitaire non partisane confirme qu'il serait plus efficace et moins coûteux de mettre en surface les trams 82 et 51 entre le boulevard Lemonnier et la gare du Midi. Cela permettrait de désencombrer l'actuel tunnel du prémétro, de garantir une vitesse commerciale optimale et de désengorger l'axe Nord-Midi.

Je cite ici les conclusions de cette étude, que cible la recommandation 23 : « Le métro 3 amputé, quant à lui, tend en moyenne à aggraver les temps de parcours et à multiplier les correspondances sur un grand nombre d'itinéraires. À l'inverse, le fait de mettre les trams 51 et 82 en surface consiste en un remaillage partiel du réseau, qui permet simultanément de réduire les temps de parcours et le nombre moyen de correspondances au profit de nombreux quartiers répartis dans la ville, y compris à Schaerbeek et à Evere, mais sans dégrader significativement l'accessibilité ailleurs sur le territoire. »

2315 Par ailleurs, l'étude assène - et je me tourne essentiellement vers mes collègues de la Ville de Bruxelles et d'Uccle - qu'en cas de scénario de métro 3, complet ou amputé, Neder-Over-Heembeek et Uccle seront toujours perdants. Aussi, ne pouvons-nous pas explorer durant quelques semaines voire quelques mois encore les avantages et inconvénients de la proposition consistant à mettre les trams 82 et 51 en surface ? Ceci permettrait de dégager de la place et du temps pour les trams 4 et 10, au lieu de les faire rouler dans un tunnel qui serait achevé. Puisque la réponse à cette question est négative, j'en pose une seconde : ce refus ne contredit-il pas l'esprit même qui a guidé les recommandations de la commission spéciale ?

J'en viens au troisième élément problématique : pourquoi avoir rejeté en commission l'amendement visant à réévaluer la solution technique proposée par la société gantoise de génie civil Denys ? Celle-ci a affirmé à trois reprises en commission, pour la première fois en 2024, qu'elle s'engageait à passer en dessous du palais du Midi sans devoir le détruire ou le démanteler, pour un budget inférieur et une durée plus courte que ceux annoncés

Grondwet nodig heeft. Dat is echter precies wat in aanbeveling 5 staat, namelijk een grondige vergelijking van geloofwaardige alternatieven.

De studie bevestigt namelijk dat het efficiënter en goedkoper zou zijn om trams 82 en 51 bovengronds te laten rijden tussen de Lemonnierlaan en het Zuidstation. Dat zou de huidige premetrotunnel en de Noord-Zuidas ontlasten, het aantal overstappen en de reistijden verminderen, en heel wat wijken ten goede komen zonder de bereikbaarheid elders te verminderen.

Is het feit dat u negatief antwoordde op mijn vraag om nog enkele weken of maanden de voor- en nadelen van dat alternatieve voorstel te onderzoeken, niet in tegenspraak met de grondgedachte achter de aanbevelingen van de bijzondere commissie?

Ten derde vraag ik me af waarom het amendement in de commissie werd verworpen dat voorstelde om de technische oplossing die het bouwbedrijf Denys voorstelde zorgvuldig te onderzoeken. Dat verklaarde tot driemaal toe publiekelijk dat het onder het Zuidpaleis door kon gaan zonder het te moeten ontmantelen, wat goedkoper en sneller zou zijn.

De DéFI-fractie dient vandaag opnieuw drie amendementen in om het beheer van grote projecten te verbeteren.

Het eerste amendement beoogt de invoering van een onafhankelijke tegenexpertise voor iedere strategische beslissing. Dat stimuleert de tegenspraak, biedt een onafhankelijke blik en beperkt optimistische

par le consortium SM Toots. Certes, cela nécessite de changer de logiciel et de revoir juridiquement les contrats, mais l'espoir de maintenir l'édifice du palais du Midi et d'éviter de dépenser 400 millions d'euros pour sa démolition-reconstruction ne vaut-il pas la peine de prendre quelques semaines ou quelques mois pour étudier sérieusement cet engagement pris publiquement, à trois reprises, par cette société ? Je rappelle que cet engagement met en jeu la réputation de l'entreprise. Aurait-elle pris un tel engagement publiquement si elle bluffait ?

Enfin, nous redéposons trois amendements lors de la séance plénière de ce jour, dont l'adoption permettrait d'améliorer la gouvernance des grands projets bruxellois.

Le premier amendement vise à instituer une contre-expertise indépendante pour tous les grands projets d'infrastructure avant toute décision stratégique. Les objectifs sont de susciter la contradiction, de livrer un regard indépendant et de limiter les biais d'optimisme. Ce sont trois objectifs dont la Cour des comptes a constaté l'absence tout au long du déploiement du projet du métro 3.

Le deuxième amendement concerne la mise en place d'un certificat de maturité des grands projets. C'est important au regard de l'état d'avancement des études, de la sécurisation du financement et de la levée des principales incertitudes.

2317 Il vise également l'institution d'un véritable retour d'expérience systématique après chaque grand projet d'infrastructure, afin que les enseignements tirés de chaque projet puissent bénéficier aux projets futurs et contribuer à une amélioration continue de la gouvernance publique.

En conclusion, si nous soutenons la plupart des recommandations et saluons le fait que la majorité ait accepté d'enrichir son texte avec nos propositions et celles d'Ecolo, nous nous abstenons sur le rapport et les recommandations. En effet, nous aurions souhaité, d'une part, que certaines recommandations aillent beaucoup plus loin pour améliorer la gouvernance publique des grands projets bruxellois et, d'autre part, qu'un examen complémentaire des solutions alternatives soit envisagé avant de décider, comme vous le faites, de faire rouler les trams dans le futur tunnel du métro et de démolir le palais du Midi.

(Applaudissements)

2321 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).** - Le chantier de la ligne de métro 3, c'est l'histoire d'un paquebot qui devait être le fleuron de notre Région : un Titanic de la mobilité bruxelloise, ambitieux, structurant et attendu depuis de nombreuses années. Ce paquebot s'est heurté à un iceberg lié à des fragilités dans les mécanismes d'estimation, de financement et de gestion des risques, ainsi qu'à une répartition complexe des responsabilités entre plusieurs acteurs institutionnels. Le chantier de la ligne de métro 3, c'est l'anatomie d'une chute. Aujourd'hui, notre responsabilité est

vooringenomenheid, zaken die gedurende de hele uitvoering van het metro 3-project ontbraken.

Het tweede amendement voert een certificaat in voor de mate waarin grote projecten op punt staan. Dat is belangrijk om de grootste onzekerheden weg te nemen alvorens de werken te starten.

We voeren ook systematische feedback in na elk groot infrastructuurproject, om eruit te leren voor de toekomst.

Om de bovengenoemde redenen zal de DéFI-fractie zich onthouden bij de stemming over het verslag en de aanbevelingen.

(Applaus)

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans). - *Metro 3 moest het paradepaardje van Brussel worden. Het is echter gestruikeld over problemen met de ramingen, de financiering en het risicobeheer, naast een complexe spreiding van de verantwoordelijkheden over meerdere instellingen. We moeten daar lessen uit trekken en beslissingen nemen om het weer overeind te krijgen.*

Het doel van het project staat niet ter discussie, want een uitbreiding van het openbaar vervoer beantwoordt aan een reële

claire : comprendre ce qu'il s'est passé, en tirer des leçons et, surtout, dégager l'horizon pour retrouver un cap.

Nous pouvons tous nous accorder sur un constat simple : ce chantier a connu des dysfonctionnements sérieux. La commission spéciale aura eu le mérite de les mettre en exergue, avec rigueur et transparence. Il ne s'agit en aucun cas de remettre en cause la finalité du projet - le renforcement de l'offre publique de transport en commun entre Albert et Bordet répond à un besoin réel, exprimé depuis plus de quinze ans par les Everois et les Schaerbeekois -, mais bien la manière dont il a été préparé, financé, piloté et exécuté.

Dans ce contexte, il apparaît important de passer en revue certains points apparus au cours de cette commission, ainsi que les recommandations formulées pour y remédier.

Le premier constat qui s'est imposé dès les premières auditions est celui de la multiplicité des acteurs et de la dilution des responsabilités. La ligne de métro 3 est probablement le projet de mobilité le plus important du siècle pour notre Région. Il est donc naturel que de nombreux intervenants y soient impliqués. Cependant, entre la STIB, Beliris, les cabinets ministériels, les différents ministres et tous les comités, il est apparu extrêmement difficile d'identifier précisément un interlocuteur référent capable de trancher en cas de difficulté. C'est à la suite de ce constat que la commission a tenu à formuler sa première recommandation : instaurer un pilotage unique, responsable et décisionnel pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur.

2323 Dès lors, nous proposons la création d'une structure de pilotage transversal dotée d'un directeur de projet clairement identifié. Ce dernier sera responsable tant vis-à-vis du gouvernement que du Parlement. Le comité mettra également en place un mécanisme de rapports assortis d'une sonnette d'alarme. Tout risque majeur, qu'il soit technique, budgétaire ou lié à la faisabilité, devra faire l'objet d'une notification immédiate au gouvernement via un comité de pilotage systématique.

Durant la commission, nous sommes également revenus constamment sur la genèse du projet - pour reprendre l'une des expressions favorites de la présidente - et en particulier sur le choix du tracé. Pourquoi avoir décidé de passer sous le palais du Midi ? Il est apparu au fil des auditions qu'un tracé historique existait, mais que celui-ci nécessitait une quinzaine d'expropriations, soit environ 800 personnes. La décision de passer sous le palais du Midi relevait donc d'un choix social, mais également politique : la Région avait déjà exproprié par le passé, et cela avait laissé des traces. On a donc choisi le tracé techniquement le plus complexe, mais a priori socialement le plus simple à mettre en œuvre.

Mais nous, les politiques, ne devons-nous pas parfois prendre des décisions difficiles pour le bien-être technique de la Région ? Le rôle du politique n'est pas uniquement de faire plaisir. Le résultat est là : un quartier balafre, une soixantaine de faillites et un palais du Midi vidé de ses 32 commerces, de ses clubs sportifs et de

behoefte. Het is echter bij de voorbereiding, financiering, sturing en uitvoering dat het fout ging.

De commissie stelde om te beginnen vast dat er bijzonder veel betrokken partijen waren, wat tot versnippering van de verantwoordelijkheden leidde. Het was erg moeilijk om een referentiepersoon te vinden die bij moeilijkheden de knoop kon doorhakken. De commissie beveelt dan ook aan om één centraal stuurorgaan aan te duiden dat verantwoordelijk is voor en beslissingen neemt over grote infrastructuurprojecten.

We stellen dan ook voor om een stuurorgaan op te richten met een duidelijk zichtbare projectdirecteur, die tegenover zowel de regering als het parlement verantwoording moet afleggen.

Tijdens de hoorzittingen bleek bovendien dat er een ander traject bestond. Daarvoor moesten echter een vijftiental onteigeningen gebeuren, die achthonderd personen zouden treffen. Aangezien eerdere onteigeningen hun sporen hadden nagelaten, koos de regering voor het traject dat technisch gezien het moeilijkst, maar sociaal gezien het gemakkelijkst lag.

Politici moeten echter moeilijke keuzes durven te maken. Het resultaat is in dit geval duidelijk: de wijk is verminkt, een zestigtal handelaars ging failliet en het Zuidpaleis staat leeg. In de toekomst moeten dergelijke keuzes worden gemaakt op basis van een voorafgaand vergelijkend onderzoek van de alternatieven en in een voor de controleorganen toegankelijk register worden opgenomen.

leurs 3.000 affiliés, ainsi que de la Haute École Francisco Ferrer et de ses 1.200 étudiants, contraints d'être relocalisés.

Face à ce constat, il semble indispensable que le choix du tracé s'appuie à l'avenir sur une analyse comparative approfondie des possibilités, et ce, avant toute décision définitive. C'est précisément ce que visent nos recommandations 3 et 4 : garantir qu'aucune décision structurante ne puisse être prise sans une comparaison rigoureuse et documentée des autres solutions, et que chacun de ces choix stratégiques soit consigné dans un registre centralisé accessible aux organes de contrôle.

2325 Nous avons eu l'occasion d'entendre à trois reprises Beliris, maître d'ouvrage délégué pour le tronçon Bordet-Nord. Ces auditions - que j'ai personnellement trouvées parmi les plus intéressantes - ont mis en lumière deux réalités étroitement liées : les difficultés géotechniques rencontrées à la gare du Nord et l'explosion des coûts survenue sur le tronçon nord, deux soumissionnaires ayant remis une offre allant jusqu'à 250 % de la valeur estimée du marché.

Beliris a examiné les causes potentielles du manque de concurrence et du prix très élevé. Il a ainsi identifié notamment le coût considérable de préparation des offres, la complexité technique intrinsèque du chantier, avec notamment la congélation des sols et la technique du « jet grouting », et surtout, une connaissance insuffisante du sous-sol, certains essais géotechniques n'ayant pu être réalisés faute d'accès aux zones à sonder.

Vu les difficultés rencontrées sur ce tronçon, à l'instar du tronçon sud, la commission a formulé plusieurs recommandations fortes. Nous proposons qu'aucun marché de travaux ne puisse désormais être attribué tant que les études géotechniques, topographiques, patrimoniales et environnementales ne sont pas intégralement réalisées. Nous préconisons également de traiter systématiquement en priorité les zones présentant les risques techniques ou géologiques les plus élevés.

Enfin, nous proposons de ne pas fixer les provisions pour risques sur la base du pourcentage forfaitaire, mais bien d'une analyse objective des incertitudes propres à chaque projet, avec un principe de précaution renforcé lorsque les risques géologiques ou patrimoniaux sont avérés. N'oublions pas que Bruxelles est construite sur un marais ; nous ne pouvons plus en faire fi à l'avenir.

Concernant le tronçon Nord-Bordet, nous avons entendu le 5 février la société Bureau Métro Nord (SM BMN), bureau d'études qui a réalisé à la fois l'étude d'opportunité, l'étude de faisabilité et le suivi de l'exécution des travaux. Il s'avère qu'une telle configuration présente un risque énorme de conflit d'intérêts. Beliris l'a d'ailleurs lui-même reconnu lors de sa première audition ; bien que légal, ce dispositif de tranche ferme et de tranche conditionnelle fragilise l'ensemble du dossier et, partant, la pertinence même de la décision prise. Nous recommandons dès lors une séparation stricte entre les études d'opportunité et les missions de faisabilité et d'exécution, afin

Uit de drie hoorzittingen met Beliris bleek dat de geotechnische problemen bij het Noordstation fors meer kosten veroorzaakten, waarbij twee intekenaars een offerte indienden die tot 250% boven de geraamde prijs lag. Beliris stelde vast dat het gebrek aan mededinging en de hoge prijzen werden veroorzaakt door hoge voorbereidingskosten voor de offertes, de technische complexiteit van de werken en een ontoereikende kennis van de ondergrond.

De commissie beveelt daarom aan om geen overheidsopdrachten meer toe te kennen voor alle geotechnische, topografische, erfgoedkundige en ecologische studies volledig zijn uitgevoerd. Ten slotte stellen we voor om de risicoprovisies te bepalen op basis van een objectief onderzoek van de met elk project samenhangende onzekerheden, waarbij het voorzorgsprincipe extra doorweegt wanneer blijkt dat er geologische of met het erfgoed samenhangende risico's zijn.

Bureau Métro Nord voerde zowel de opportuniteitsstudie als de haalbaarheidsstudie uit en volgde de werkzaamheden op. Dat houdt een groot risico op belangenconflicten in en ondermijnt de beslissing. We bevelen een strikte scheiding aan van de verschillende studies en opdrachten om onafhankelijkheid te garanderen.

Bij de vergelijkende internationale studie zijn de moeilijkste scenario's uit het buitenland buiten beschouwing gelaten, terwijl ze het mogelijk hadden gemaakt om op bepaalde risico's te anticiperen. We bevelen dan ook aan om de minst gunstige scenario's systematisch in de studies op te nemen.

de garantir une relative indépendance des études. Confier l'étude d'opportunité d'un marché à ceux-là mêmes qui seront chargés d'en exécuter les autres tranches est préjudiciable !

La question de l'étude comparative internationale a également été soulevée. Bruxelles n'est pas une île et d'autres capitales ont eu l'occasion de mettre en place un réseau de métro. Nous avons pourtant choisi de ne pas retenir les scénarios les plus difficiles rencontrés par d'autres villes européennes. Leur intégration aurait pourtant permis de mieux anticiper certains risques. Pour cette raison, nous recommandons désormais que les scénarios les plus défavorables, y compris à l'étranger, soient systématiquement intégrés dans les analyses comparatives.

2327 Je souhaite enfin m'arrêter sur un point sur lequel je crois que nous nous rejoignons tous, au-delà des clivages politiques et partisans. Le projet de métro 3 n'a pas seulement eu des conséquences techniques et financières : il y a derrière ce chantier une réalité humaine, des habitants, des associations et des commerçants du quartier Stalingrad, ainsi que de nombreuses personnes qui ont dû et continuent de vivre avec des désagréments dans un environnement dégradé. Des personnes que nous avons longuement écoutées mais qui, trop souvent, n'ont pas été entendues. C'est pourquoi nous avons intégré dans nos recommandations un axe entier consacré aux répercussions locales.

On dit souvent que Bruxelles est composée de dix-neuf baronnies. Or, si on n'écoute pas les acteurs locaux et les habitants directement affectés, il devient impossible de mener un projet à bien avec leur soutien. Nous vivons dans une société au sein de laquelle les gens veulent s'exprimer, ont droit à la parole et souhaitent être impliqués dans la réalisation des projets. C'est pourquoi nous avons le devoir moral, lorsque nous réalisons des projets d'une telle ampleur, d'organiser des concertations. Nous proposons donc la mise en place d'un projet unique d'accompagnement pour les riverains et les acteurs économiques.

Nous proposons également qu'un plan de gestion de chantier soit systématiquement imposé pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur. Ce plan devrait inclure une véritable étude socioéconomique mesurant en amont l'incidence sur les habitants et les commerçants, et que les dispositions d'indemnisation soient définies avant même le début des travaux, y compris pour les commerces qui échappent actuellement aux critères standards. Ces recommandations se traduisent par une conviction simple : les répercussions locales ne peuvent être une variable d'ajustement ; elles doivent être une composante à part entière de la gouvernance de nos grands projets.

En conclusion, je tiens à rappeler que notre rôle aujourd'hui n'est pas de chercher des boucs émissaires, mais de tirer les leçons du passé. En effet, c'est en analysant l'histoire que l'on peut mieux comprendre le présent et envisager l'avenir, afin que ces dysfonctionnements ne se reproduisent plus. C'est tout le sens des 22 recommandations qui ont été formulées. Cela passe par une gouvernance clarifiée, des études approfondies, une meilleure anticipation des risques techniques et géotechniques,

Ten slotte heeft het metroproject niet alleen technische en financiële gevolgen. Heel wat omwonenden en handelaars ondervinden er nog steeds hinder van. Zij voelen zich niet gehoord. We bevelen dan ook aan om in de toekomst rekening te houden met de impact op de omgeving.

Projecten tot een goed einde brengen zonder de steun van wijkbewoners en andere plaatselijke betrokkenen is immers onmogelijk. In de huidige samenleving willen zij betrokken worden bij projecten. We zijn het dan ook moreel verplicht om overleg te organiseren. De commissie beveelt aan om een begeleidingsorganisme op te richten.

Voorts stellen we voor om systematisch een beheersplan voor de werkzaamheden te verplichten voor grote infrastructuurprojecten. Dat moet een sociaaleconomische studie bevatten waarin vooraf de gevolgen voor omwonenden en handelaars worden onderzocht. Bovendien moeten de voorwaarden voor schadevergoedingen vastliggen voor de start van de werken.

une répartition plus équilibrée des risques entre pouvoirs publics et entreprises, ainsi que par un meilleur accompagnement des acteurs locaux.

2329 Cela se traduit concrètement dans la suite que nous donnerons au projet lui-même. La commission recommande de poursuivre les travaux du tronçon sud avec une exploitation à court terme sous la forme d'un tram, afin de résorber rapidement le goulot d'étranglement de Lemonnier, tout en préservant la possibilité d'une conversion ultérieure en métro. Nous n'avons pas entrepris tout cela pour rien ; l'occasion d'avoir un métro doit être préservée. Pour le tronçon nord, entre la gare du Nord et Bordet, nous recommandons une réévaluation approfondie de son opportunité, de sa faisabilité technique et de sa soutenabilité financière avant toute décision relative à sa poursuite, tout en renforçant dans l'intervalle l'offre de transport en surface sur l'axe Evere-quartier Nord.

Vous l'aurez compris, les recommandations font directement écho aux orientations de la déclaration de politique générale. Je le redis avec force et détermination : nous ne nions en aucun cas le besoin de mobilité vers le nord de Bruxelles. Mais ce besoin devra dorénavant être satisfait en tenant compte de la réalité budgétaire de la Région bruxelloise, en quasi-faillite, des risques techniques déjà énoncés et des acteurs locaux qui vivent au quotidien les conséquences de nos décisions politiques.

Par ailleurs, il est essentiel de se doter sans tarder d'une vision claire quant à l'avenir du tronçon sud, afin que les riverains, les commerçants et l'ensemble des acteurs locaux concernés disposent enfin d'une perspective précise pour la suite du projet.

Ce n'est qu'à ces conditions que nous pourrions redonner aux Bruxellois et aux Bruxelloises la confiance qu'ils ont en droit d'attendre lorsque la Région s'engage dans un projet de grande infrastructure. Comme je vous le disais, le dossier du métro 3 est l'anatomie d'une chute. Aujourd'hui, nous avons l'occasion d'en tirer une leçon pour que plus jamais la Région bruxelloise ne soit accusée d'incapacité à mener à bien des projets d'envergure.

(Applaudissements)

2333 **M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)** *(en néerlandais).*- Les remarques de la Cour des comptes ont été sévères, et le projet a mis à rude épreuve la confiance des Bruxellois. Bien sûr, certaines choses auraient pu être faites mieux ou plus rapidement, mais l'ambition pour les Bruxellois était justifiée. Le besoin d'une meilleure liaison entre le nord et le sud de la ville était et reste réel.

La complexité du sous-sol de notre ville a été sous-estimée. Parallèlement, les coûts ont augmenté en raison de l'inflation exceptionnelle, de la crise sanitaire et de la guerre en Ukraine. Sans oublier que la Région est confrontée à ses propres difficultés financières.

Des améliorations restent possibles, et Vooruit.brussels soutient les recommandations : un responsable final désigné pour chaque

Het is niet onze taak om op zoek te gaan naar een zondebok, wel om lessen te trekken uit het verleden. Dat passen we meteen toe bij de verdere uitvoering van het project. De commissie beveelt aan om het zuidelijke deel af te werken en er op korte termijn een tramlijn van te maken, terwijl een metrolijn mogelijk blijft. Voor het noordelijke deel moeten de haalbaarheid, technische uitvoerbaarheid en financiële houdbaarheid opnieuw worden onderzocht. Tegelijkertijd is een uitbreiding van het bovengrondse vervoersaanbod tussen Evere en de Noordwijk aangewezen.

De commissie beseft dat er meer vervoersmogelijkheden naar het noordelijke deel van het gewest nodig zijn, maar tegelijkertijd moeten we rekening houden met de begrotingssituatie van het gewest, de technische risico's en de gevolgen van onze beslissingen voor de bevolking en de handelaars. Voorts moeten we snel een duidelijk standpunt innemen over het zuidelijke deel, zodat alle betrokkenen zicht krijgen op het verdere verloop van het project.

Dit is een kans om de Brusselaars weer vertrouwen te doen krijgen in grote infrastructuurprojecten. We moeten lessen trekken uit wat fout liep.

(Applaus)

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).- De opmerkingen van het Rekenhof waren hard: de werken aan metro 3 liepen uit de hand, met kostenoverschrijdingen, zware vertragingen en het stilleggen van de werf. Het project stelde het vertrouwen van de Brusselaars op de proef. Het rapport vroeg om antwoorden, wat leidde tot de oprichting van een bijzondere commissie. In die commissie leerden we het project van binnenuit kennen, wat een duidelijker en meer genuanceerd verhaal opleverde, en niet het grote schandaal waar sommigen misschien op hoopten.

Sommige dingen konden zeker beter of sneller, maar de ambitie voor de Brusselaar was juist. De behoefte aan een betere verbinding tussen noord en zuid was, is en blijft reëel. De beslissingen werden collectief genomen door opeenvolgende

grand projet, un meilleur suivi des coûts et des risques, et des indemnités équitables et transparentes pour tous les acteurs lésés. Il est en outre nécessaire de prévoir une procédure plus rapide et adaptée, permettant la participation citoyenne, avec une révision des possibilités de recours.

regeringen, op basis van de kennis die op dat moment beschikbaar was.

De complexiteit van de ondergrond van onze stad werd onderschat. De bodem bleek anders dan verwacht en de uitdagingen aan het Zuidpaleis en het Noordstation waren van een proportie die niemand had kunnen voorzien. Dat is het typische risico van grote infrastructuurwerken in een historische stad. Wie een oud huis verbouwt, weet dat: je weet nooit precies wat er achter de muren zit. Het zou intellectueel oneerlijk zijn om met de kennis van nu de situatie van toen te beoordelen.

Tegelijkertijd stegen de kosten door de uitzonderlijke inflatie, de coronacrisis en de oorlog in Oekraïne. Daarenboven kampt het gewest met zijn eigen financiële situatie. Wie een oud huis verbouwt, moet veel knopen doorhakken, en dat gebeurde niet altijd. In combinatie met de vele beroepsprocedures leidde dat tot zeer langdurige werven.

Er zijn alleszins verbeteringen mogelijk. Vooruit.brussels steunt de aanbevelingen: een duidelijke eindverantwoordelijke voor elk groot project, een betere monitoring van kosten en risico's, eerlijke en transparante vergoedingen voor de handelaars en oplossingen voor de clubs uit de wijk die schade lijden. Verder is er nood aan een snellere en aangepaste procedure die participatie toelaat, met een herziening van de beroepsmogelijkheden. We hebben ook een aangepaste structuur voor dergelijke werken nodig, zoals DBFM-contracten (design, build, finance, maintain).

Dat zijn elementen waarvoor mijn partij heeft gestreden en zal blijven strijden. Vooruit.brussels gelooft in een solidaire en leefbare stad die goed bestuurd wordt. Dat vraagt ambitie en grote investeringen en projecten voor alle Brusselaars. Het principe van gelijke kansen betekent ook dat Schaarbeek en Evere dezelfde kwaliteit en snelheid van openbaar vervoer verdienen als de rest van de stad. Een goed bestuur houdt in dat we leren van wat er misliep, zonder te vergeten waarom we ooit begonnen zijn met een project.

Onze stad zal alleen maar groeien. Net daarom hebben wij grote projecten nodig voor de uitdagingen die voor ons liggen. Het zou een historische vergissing zijn om de bouwput gewoon dicht te gooien. De wijk heeft al jarenlang afgezien; enkel met een reëel perspectief op verbetering helpen we de bewoners vooruit. We beginnen met een verbetering van de premetro. Daar moet snel werk van gemaakt worden, zodat de buurt weer kan ademen. Tegelijk geven we de uitbreiding van de metro niet op. Enkel die oplossing zorgt op termijn voor een leefbare en solidaire stad, waar de Brusselaar een echt alternatief heeft om zich te verplaatsen.

(Applaus bij Vooruit.brussels)

De heer Jan Busselen (PVDA). - Na een halve dag debatteren blijft er voor mij één vraag over: als iedereen erkent dat metro 3 is ontspoord door politieke keuzes, waarom kiest deze meerderheid er dan voor om opnieuw dezelfde logica toe te passen? Ik hoor de

2335 *Vooruit.brussels s'est battu et continuera de se battre pour ces enjeux. Mon parti croit en une ville solidaire, agréable à vivre et correctement gérée. Cela exige de l'ambition, ainsi que des investissements et des projets au service de tous les Bruxellois.*

Nous avons besoin de grands projets pour relever les défis futurs. Ce n'est qu'en offrant une perspective réelle d'amélioration que nous aiderons les habitants du quartier à aller de l'avant. Commençons par améliorer le prémétro, mais sans perdre de vue l'extension du métro. Seule cette solution garantira à terme une ville vivable et solidaire.

(Applaudissements sur les bancs de Vooruit.brussels)

2339 **M. Jan Busselen (PVDA)** *(en néerlandais).* - *Tout le monde admet que le projet de la ligne de métro 3 a déraillé pour des*

raisons politiques, mais la majorité continue de suivre la même voie.

La Cour des comptes a dénoncé un tracé politique choisi sans en connaître la faisabilité technique. Mais vous poursuivez les investissements dans le tronçon sud sans pouvoir garantir qu'il sera un jour desservi par un métro ou que le tronçon nord sera créé.

Or, il existe l'alternative d'un prémétro +, qui serait moins coûteuse et plus efficace, mais vous n'en tenez pas compte dans les recommandations.

Entre-temps, les riverains et commerçants du quartier subissent les nuisances du chantier depuis des années, sans aucune garantie de résultat.

En outre, le rapport laisse la porte ouverte à des partenariats public-privé, qui ont toujours abouti à des hausses de coûts pour la société et à la privatisation des bénéfices.

²³⁴¹ *Bruxelles a besoin de meilleurs transports publics, ce qui requiert le courage politique de tirer les leçons des erreurs du passé. Cette volonté étant absente du rapport, nous ne pouvons pas nous y rallier.*

(Applaudissements sur les bancs du PTB)

²³⁴⁵ **M. Benjamin Dalle (cd&v)** *(en néerlandais).*- *Ce long processus parlementaire qui touche à sa fin a commencé par le rapport accablant de la Cour des comptes en octobre dernier. Celui-ci a conduit à la création d'une commission spéciale, chargée de comprendre les causes pour éviter qu'un tel scénario ne se répète.*

collega's van de meerderheid zeggen dat er lessen zijn getrokken, maar nu beslissen ze toch om precies hetzelfde te doen.

Het is problematisch dat er 300 tot 400 miljoen euro wordt geïnvesteerd in een zuidelijk traject waarvan niemand kan garanderen dat er ooit een volwaardige metro op zal rijden. De heer Bruno Clerboux, expert voor het Rekenhof, zei dat dit dossier achterstevoren is aangepakt: eerst een politiek tracé kiezen en pas daarna onderzoeken of het technisch haalbaar is. Wat is uw conclusie vandaag? Toch voortgaan met de aanleg van het zuidelijk tracé, zonder te weten of het noordelijk tracé er ooit zal komen!

Daarbij legt u nog een ander belangrijk inzicht naast zich neer. De studie van Brussels Studies Institute (BSI) toont aan dat premetro+ op verschillende punten beter scoort dan het afgezwakte metro 3-project en bovendien goedkoper is: kortere reistijden, minder overstappen, sneller realiseerbaar en een veel lagere kostprijs. Dat alternatief lag op tafel, maar werd niet meegenomen in de aanbevelingen.

Ondertussen blijven de bewoners en handelaars van de Stalingrad- en Lemonnierlaan de prijs betalen. Zij hebben al jaren van hinder achter de rug, velen zijn vertrokken en nu krijgen ze opnieuw jaren van hinder voorgeschoteld, zonder zekerheid over het eindresultaat.

Alsof dat nog niet volstaat, laat het rapport ook de deur open voor publiek-private samenwerkingen (pps), alsof de lessen uit het Diaboloproject en andere pps-projecten niet duidelijk genoeg waren. Zo'n samenwerking betekent in de praktijk meestal hogere kosten en een verschuiving van de risico's naar de burger. Als een pps- of een DBFM-consortium (voor design, build, finance, maintain) in de problemen komt, moet de overheid toch ingrijpen. In veel gevallen worden de winsten geprivatiseerd en de verliezen gesocialiseerd, zoals we onder andere hebben gezien bij de Londense metro met Metronet.

Brussel heeft nood aan beter openbaar vervoer. Beter openbaar vervoer begint echter niet met het vasthouden aan een ontspoord prestige-project en het openzetten van de deur voor pps-constructies die de factuur nog verder te doen oplopen. Het begint met de moed om politieke fouten onder ogen te zien, zodat ze vermeden kunnen worden en zodat een beter alternatief gekozen kan worden wanneer de feiten daar om vragen. Politieke moed vinden wij echter niet terug in dit verslag. Daarom kunnen wij de deze aanbevelingen niet bijtreden.

(Applaus bij de PTB)

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- Ik kom als laatste spreker aan bod in dit lange debat, aan het einde van een lang parlementair proces. Dat startte met het ontlusterende rapport van het Rekenhof in oktober vorig jaar: het project was slecht gepland, zwak gemanaged en financieel onhoudbaar. Cd&v heeft toen mee aan de kar getrokken om deze bijzondere commissie op te richten. Die was niet bedoeld om schuldigen aan te wijzen, maar

Aujourd'hui, nous disposons de constats et de 24 recommandations. Je tiens à remercier tous ceux qui ont collaboré à ce travail. Mais n'oublions pas pour qui nous l'avons fait : les riverains et commerçants du quartier de Stalingrad, ainsi que tous les habitants du nord de Bruxelles à qui l'on a promis un métro, en vain.

Qu'avons-nous donc appris de ces auditions ?

²³⁴⁷ *Premièrement, il en ressort qu'il n'y avait personne à la barre, les responsabilités étant dispersées entre la STIB, Beliris, Bruxelles Mobilité et le gouvernement. Chacun agissait au sein de la structure existante, qui était précisément le problème.*

Un deuxième point fondamental est le financement, insuffisant dès le départ. Début 2024, j'ai tiré la sonnette d'alarme et interrogé la majorité de l'époque à ce sujet. Le déficit budgétaire de la Région était déjà colossal, alors que le projet de ligne de métro 3 devait coûter 4,7 milliards d'euros. Le précédent gouvernement envisageait un partenariat public-privé et une aide de la Banque européenne d'investissement, mais il s'y est pris trop tard.

²³⁴⁹ *Troisième constat : des choix structurels ont été posés sans étude préalable suffisante. Au niveau du palais du Midi, il est ainsi*

om te begrijpen hoe het zover is kunnen komen en vooral om ervoor te zorgen dat het gewest zoiets nooit meer meemaakt.

Vandaag beschikken we over de vaststellingen en over 24 aanbevelingen. Ik wil iedereen bedanken die dit mogelijk heeft gemaakt: de diensten van het parlement, de experts en iedereen die is komen getuigen, zoals ingenieurs, ambtenaren, bestuurders, handelaars en verenigingen. Maandenlang, hoorzitting na hoorzitting, is hier bijzonder rijk materiaal verzameld, over de grenzen van meerderheid en oppositie heen. Dank ook aan de voorzitter, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voor de volgehouden inzet.

Laten we vooral niet vergeten voor wie we dit doen: voor de bewoners en handelaars van de Stalingradwijk, die al jaren naast een stilgevallen werf leven, en voor de tienduizenden Brusselaars in het noorden aan wie een metro werd beloofd die er niet komt.

Wat hebben we uit al die hoorzittingen geleerd? Ik zou vijf vaststellingen in de kijker willen zetten.

Ten eerste stond er niemand echt aan het roer. Dat is de rode draad door zowat elke hoorzitting. Er was geen duidelijk aangestelde eindverantwoordelijke, en de bevoegdheden waren versnipperd tussen de MIVB, Beliris, Brussel Mobiliteit en de regering. Ik wil hier geen proces tegen personen voeren. Het gaat niet over wie verantwoordelijk was, want dan hadden we een onderzoekscommissie moeten oprichten. Wie hier kwam getuigen, handelde binnen de bestaande structuur, maar precies daar zat het probleem. Die structuur liet geen ruimte om de vraag te stellen of we moesten doorgaan en tegen welke prijs, en of er alternatieven waren. Als niemand ooit die vraag stelt, wordt ze ook niet beantwoord.

Een tweede fundamenteel punt is dat de financiering ontoereikend was. Het staat zwart op wit in de vaststellingen van deze commissie. Beliris getuigde bijvoorbeeld dat het werkte met een risicoprovisie van 10%, zoals bij alle andere projecten. Voor een doorsneeproject zou dat kunnen volstaan, maar niet voor de grootste bouwplaats van het gewest. Toen ik begin 2024 het dossier voor het eerst grondig bestudeerde, trok ik meteen aan de alarmbel en heb ik de toenmalige meerderheid gevraagd hoe ze deze metro wilde realiseren. Het gewest investeerde immers in een metroproject dat er misschien nooit zou komen.

Ik ondervroeg de ministers uit de vorige regering. Het gewest kampte toen al met een gigantisch begrotingstekort en het metro 3-project kostte 4,7 miljard euro. Toen ik vroeg hoe men dat wilde financieren, was het antwoord: "Maak u geen zorgen, speel niet de onheilsprofeet. Alles komt in orde. We zullen zorgen voor een publiek-private samenwerking. We zijn zelfs al in contact met de Europese Investeringsbank en dat ziet er allemaal zeer goed uit." Vandaag weten we beter. Als je wil dat een pps slaagt, moet je dat jaren op voorhand regelen en niet op het laatste moment. Dat was onbehoorlijk bestuur.

Derde grote vaststelling: structurele keuzes werden gemaakt zonder voldoende voorstudie, zoals in het pijnlijke geval van

apparu, après le début des travaux, que les pieux de fondation étaient trop courts d'un tiers et que la structure des planchers et la sécurité incendie ne répondaient pas aux normes.

En outre, l'analyse patrimoniale a été réalisée bien trop tard. L'audition de la Commission royale des monuments et des sites a révélé qu'une partie limitée du bâtiment avait une valeur patrimoniale. Mais il n'en a été question qu'au moment des demandes de permis, alors que le tracé était déjà défini. Si nous en avions été informés plus tôt, d'autres choix auraient sans doute été faits.

Par ailleurs, les conséquences sociales et économiques pour les riverains et les commerçants ont été sous-estimées. Il a fallu se battre pour obtenir des indemnités, alors qu'elles auraient dû être réglées à l'avance.

Face à ces conclusions plutôt sombres, les besoins en mobilité dans le nord sont, eux, bien réels.

het Zuidpaleis. Pas na de start van de werkzaamheden bleek de draagkrachtige kleilaag niet op 18 maar op 24 meter diepte te zitten. De funderingspalen moesten daardoor een derde langer worden. De aannemer omschreef het in onze commissie als het bouwen van een gebouw van acht verdiepingen op kelders van 2 meter diep. Over datzelfde Zuidpaleis hoorden we in februari van de ingenieur van adviesbureau Greisch dat 90% van de onderzochte zones voor de vloerstructuur niet voldoet aan de draagkrachtnormen en dat ook de brandveiligheid van het binnengebouw problematisch is. Hadden we dat allemaal eerder geweten, dan waren er ongetwijfeld andere keuzes gemaakt.

Een vierde punt, dat eveneens het Zuidpaleis betreft, is dat er veel te laat een echte erfgoedanalyse is gebeurd. De hoorzitting met de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) was voor mij op dat vlak een echte eyeopener. De experts legden haarfijn uit wat aan het Zuidpaleis werkelijk waardevol is, en dat bleek vrij beperkt: enkel de gevels en de zogenaamde Arbeidsdoorgang. Zij stelden tot hun onthutsing vast dat de erfgoedkwestie pas aan bod kwam bij de vergunningsaanvragen, terwijl het tracé dwars door het negentiende-eeuwse stadsgedeelte loopt. Als de erfgoedexpertise van bij het begin een rol had gespeeld, waren ongetwijfeld andere keuzes gemaakt over de manier waarop onder het Zuidpaleis wordt gewerkt.

Mijn vijfde en laatste vaststelling is dat de buurt de prijs betaalde. Wij, politici, kunnen hier wel allemaal kwaad zijn over hoe het is verlopen, maar wie in die buurt woont, draagt de echte last. De economische en sociale gevolgen voor de handelaars en bewoners in de buurt van het Zuidstation werden stelselmatig onderschat. Vergoedingen moesten achteraf worden bevochten in plaats van dat ze vooraf goed geregeld waren.

Tegenover die vijf eerder negatieve vaststellingen staat echter ook een belangrijke en duidelijke bevestiging: de mobiliteitsbehoefte in het noorden van het gewest en de oververzadiging op de noord-zuidas zijn reëel.

In de hoorzittingen werd bevestigd wat studies al jaren aangeven, namelijk dat tram 55 al verzadigd was nog voor het project goed en wel begonnen was. Dat was ons uitgangspunt bij de aanvang van deze commissie en dat blijft het.

Het is dan ook tijd om vooruit te kijken, wat precies het nut is van zo'n bijzondere commissie. Er liggen 24 aanbevelingen voor, geordend in 6 pijlers. Mijn fractie steunt dat pakket voluit, want de rode draad is precies waar mijn partij voor staat en waar ze in dit debat de nadruk op legt, namelijk goed bestuur.

Ik wil daarbij vier elementen naar voren brengen. Ten eerste komt er voortaan een kapitein aan boord. De allereerste aanbeveling van deze commissie stelt dat elk infrastructuurproject één aansturende instantie krijgt met een projectdirecteur die verantwoording aflegt aan de regering en aan dit parlement en die knopen kan doorhakken. Dat is het structurele antwoord op de versnippering.

²³⁵¹ *Les auditions ont aussi confirmé notre postulat de départ : la saturation de la ligne de tram 55.*

Quant à l'intérêt de cette commission spéciale, il rejoint l'une des priorités de mon parti, à savoir la bonne gouvernance. Nous soutenons donc les 24 recommandations, qui vont dans ce sens.

La première d'entre elles consiste à instaurer un pilotage unique, responsable et décisionnel pour tout projet d'infrastructure. Elle apporte ainsi une réponse structurelle au morcellement des compétences.

Ensuite, avant le lancement de tout projet, le gouvernement devra désormais s'assurer de pouvoir le financer, y compris au-delà de la législature, et définir clairement les modalités en la matière. Un partenariat public-privé constitue un moyen efficace de réaliser un projet d'infrastructure, mais sa préparation peut prendre plusieurs années.

2353 *Des mécanismes de sonnette d'alarme et de réévaluation devront permettre au gouvernement d'être informé des nouveaux risques et de remettre en question la poursuite du projet.*

Enfin, des études indépendantes et complètes devront être menées avant toute prise de décision. Les études d'opportunité devront être strictement séparées des marchés d'exécution. Eu égard à l'impact local de tels projets, il est essentiel de réaliser une étude socioéconomique et de définir un système d'indemnisation avant le début des travaux.

Ces recommandations offrent des perspectives d'amélioration. Le tronçon sud devrait être achevé, permettant au quartier de Stalingrad de retrouver un espace public digne de sa fonction. L'affectation du palais du Midi devra cependant être rapidement clarifiée.

Ten tweede mag er geen start zijn zonder sluitende financiering. Het zou evident moeten zijn dat wanneer de overheid een project op poten zet, ze op voorhand de financiering regelt. Jammer genoeg was dat niet het geval, wat verklaart waarom dit project zo faliekant is afgelopen. In de toekomst is het duidelijk: voor de opstart moet het zeker zijn dat de overheid het volledige project kan dragen, inclusief de voorspelbare risico's over de regeerperiodes heen. Er moet vanaf de start duidelijkheid zijn over de financieringsvormen. Een publiek-private samenwerking (pps) kan wel degelijk nuttig zijn, mijnheer Busselen. Het kan een manier zijn om op een heel efficiënte manier een infrastructuurproject te realiseren. Het onderzoeken en voorbereiden daarvan duurt echter jaren en dat moet dus degelijk voorbereid worden. Het is evident dat er daarbij rekening moet worden gehouden met de kosten die een pps met zich meebrengt.

Ten derde komt er een waarschuwingsplicht en een go/no-go-mechanisme. Grote risico's zullen voortaan onmiddellijk aan de regering worden gemeld. Bij een forse kostenstijging, een grote vertraging of gewijzigde uitgangspunten volgt een formele herbeoordeling. De vraag of het project moet doorgaan, zal voortaan moeten worden gesteld.

Mijn laatste punt betreft de noodzaak van onafhankelijke en volledige studies, voorafgaand aan de keuzes. Opportuniteitsstudies moeten strikt gescheiden worden van uitvoeringsopdrachten. Er mag geen gunning meer plaatsvinden zonder afgeronde geotechnische, erfgoed- en milieustudies, desnoods met een tijdelijke ontruiming van gebouwen. Het milieueffectenrapport moet worden opgesteld voor de strategische keuzes worden gemaakt. Dat is een antwoord op de chaotische bouwplaatsen die we hebben gezien rond het Zuidpaleis en het Noordstation.

Het aspect van de lokale impact is voor cd&v zeker even belangrijk. Er moet een sociaal-economische studie komen vóór de werken en een vergoedingsregeling moet vastliggen vóór de eerste spadesteek, met een vangnet voor wie uit de boot dreigt te vallen. Er komen een centraal aanspreekpunt en een werfbeheersplan. Voor wie de werken al heeft meegemaakt, is dat jammer genoeg te laat, maar voor de volgende generatie projecten maakt het een wereld van verschil.

Deze commissie heeft teruggekeken, maar met de aanbevelingen kijken we vooruit. Er is wel degelijk perspectief op verbetering. Voor de Stalingradwijk en het station Toots Thielemans worden de werken op het zuidelijke traject afgewerkt en zal de tunnel aan het Grondwetplein dienstdoen als tramverbinding. Na jaren van bouwputten en onzekerheid krijgt de buurt eindelijk uitzicht op een herstelde publieke ruimte en een station dat zijn functie vervult. Over de invulling van het Zuidpaleis moet er snel duidelijkheid komen, in de eerste plaats voor de sportclubs, de verenigingen en de handelaars.

2355 *En revanche, pour les habitants du nord de Bruxelles, la déception est grande, mais de nombreux scénarios sont possibles pour y renforcer les transports en commun.*

Le projet de connexion vers Bordet nécessitera de nouvelles études de faisabilité et de viabilité financière, qui devront déboucher sur des interventions concrètes, au profit des habitants.

Un texte comme celui-ci est toujours le fruit d'un compromis. Les propositions, y compris celles de l'opposition, soulignent le travail parlementaire accompli et devraient redonner confiance aux voyageurs de la ligne de tram 55 et aux commerçants de l'avenue de Stalingrad. Le cd&v approuvera donc ce rapport et veillera à la mise en œuvre de ses recommandations.

(Applaudissements)

2355 **Mme la présidente.-** La discussion générale est close.

2359 *Discussion des points des recommandations*

2359 **Mme la présidente.-** Nous passons à la discussion des points des recommandations.

2359 *Recommandations n° 1, 2, 3 et 4*

Pas d'observation ?

Adoptées.

2359 *Recommandation n° 4/1 (nouvelle)*

2359 **Mme la présidente.-** Un amendement n° 4 a été déposé par Mme Joëlle Maison, libellé comme suit :

« Insérer une nouvelle recommandation rédigée comme suit :

" 4/1. Instituer une contre-expertise indépendante pour les grands projets d'infrastructure. Pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur, le gouvernement désigne, avant

Voor de inwoners uit het noorden van Brussel is de teleurstelling vandaag echter groot. Zij blijven na jarenlange beloftes achter zonder metro en met een overvolle tram. Dit is evenwel geen eindpunt. Er bestaat een duidelijk engagement om het openbaar vervoer naar het noorden te versterken, te beginnen met tram 55. Er liggen dertien scenario's op tafel.

De commissie vraagt om de wenselijkheid, de uitvoerbaarheid en de betaalbaarheid van het traject richting Bordet grondig te herbeoordelen voordat er weer wordt beslist. De komende jaren zullen in het teken staan van nieuw en noodzakelijk studiewerk. Dat studiewerk moet echter op tijd uitmonden in financiële middelen en ingrepen op het terrein. De bewoners hebben geen boodschap aan eindeloze studies. Ze willen eindelijk een verbetering van hun openbaar vervoer.

Een tekst als deze is altijd het resultaat van geven en nemen. Ook de leden van de oppositie hebben goede voorstellen gedaan. Ik denk dat het resultaat zeer verdedigbaar is, dat het gevoerde parlementaire werk gezien mag worden en dat de aanbevelingen voldoende gewicht en inhoud hebben. De maatstaf is uiteindelijk eenvoudig: de reiziger die vanmorgen in Schaarbeek op een overvolle tram 55 stapte, moet erop kunnen rekenen dat de belofte van beter openbaar vervoer dit keer wordt waargemaakt, en de handelaar aan de Stalingradlaan moet erop kunnen vertrouwen dat een overheidsverf zijn zaak nooit meer jarenlang kan gijzelen zonder dat iemand verantwoordelijk is. Cd&v zal de uitvoering aan die dubbele maatstaf toetsen. We zullen de vaststellingen en de aanbevelingen dan ook goedkeuren en vragen deze en de volgende regeringen om er ernstig rekening mee te houden.

(Applaus)

Mevrouw de voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Puntsgewijze bespreking van de aanbevelingen

Mevrouw de voorzitter.- Wij gaan over tot de puntsgewijze bespreking van de aanbevelingen.

Aanbevelingen nrs. 1, 2, 3 en 4

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Aanbeveling nr. 4/1 (nieuw)

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 4 wordt ingediend door mevrouw Joëlle Maison, en luidt als volgt:

"Een nieuwe aanbeveling invoegen, luidende:

"4/1. Een onafhankelijke tegenexpertise invoeren voor grote infrastructuurprojecten. Voor elk infrastructuurproject van groot gewestelijk belang wijst de regering, alvorens enige strategische

toute décision stratégique, une équipe d'experts totalement indépendante des auteurs des études et des futurs prestataires, chargée d'examiner de manière contradictoire les hypothèses retenues, d'identifier les principaux risques, d'évaluer les scénarios les plus défavorables raisonnablement envisageables et de tester la robustesse des alternatives étudiées. Les conclusions de cette contre-expertise sont transmises au gouvernement et au Parlement avant toute décision structurante." »

2365 **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Je les ai déjà évoqués dans mon exposé, mais je vais les présenter à nouveau très brièvement. L'amendement n°4, selon la numérotation des services, prévoit d'instituer une contre-expertise indépendante pour tous les grands projets d'infrastructure.

Nos longs mois d'audition ont mis en évidence l'intérêt d'intégrer davantage de regards indépendants et contradictoires pour renforcer la qualité des décisions publiques et mieux anticiper les risques. Sans un regard extérieur, les mêmes erreurs pourraient être reproduites, avec des opérateurs chargés d'évaluer eux-mêmes leurs propres choix et leur propre gestion. Je vous propose donc de rallier cet amendement.

Le deuxième amendement, l'amendement n°5, propose de mettre en place une certification de maturité des grands projets avant l'adjudication des travaux. Le gouvernement doit s'assurer que le projet présente un niveau de maturité suffisant au regard de l'état d'avancement des études, de la connaissance des risques techniques et géotechniques, de la sécurisation du financement, de l'identification des principales incertitudes et de l'aboutissement des procédures administratives.

L'objectif est de garantir que les projets ne soient lancés qu'une fois les principales incertitudes levées, afin de limiter les risques de surcoûts, de retards et de modifications successives. Bien que cet amendement soit partiellement couvert par d'autres recommandations, il les précise et les intensifie, ce qui me semble nécessaire au vu des événements de la saga du métro 3.

Enfin, le dernier amendement propose de systématiser un exercice inspiré des travaux de cette commission. Il s'agirait, après chaque grand projet d'infrastructure, d'établir un bilan qui serait commenté au sein du Parlement. Ce bilan analyserait les avantages, les inconvénients et les écueils qui auraient pu être évités. Le but est de contribuer à une amélioration continue de la gouvernance publique des grands projets.

2367 **Mme la présidente.** - L'amendement est réservé.

Nous allons procéder recommandation par recommandation et passer en revue les amendements déposés par les groupes politiques.

2369 *Recommandation n° 4/2 (nouvelle)*

beslissing te nemen, een team van deskundigen aan dat volledig onafhankelijk is van de opstellers van de studies en van de toekomstige dienstverleners. Dat team krijgt de opdracht de gehanteerde uitgangspunten op tegensprekelijke wijze te onderzoeken, de voornaamste risico's te bepalen, de meest ongunstige scenario's die realistisch gezien mogelijk zijn te beoordelen en te testen hoe goed de onderzochte alternatieven standhouden. De conclusies van die tegenexpertise worden aan de regering en aan het parlement bezorgd alvorens enige structurele beslissing wordt genomen".

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - Met amendement nr. 4 wordt een onafhankelijke tegenexpertise bij grote infrastructuurprojecten ingevoerd. Uit onze hoorzittingen is immers gebleken hoe belangrijk dat is om tot gefundeerde overheidsbeslissingen te komen.

Amendement nr. 5 maakt werk van de maturiteitsbeoordeling van een project voor de uitvoering wordt gegund. Dat moet de risico's op meerkosten, vertragingen en wijzigingen beperken.

Het laatste amendement zorgt ervoor dat het parlement na grote projecten de balans opmaakt van de voor- en nadelen en de vermijdbare struikelblokken. Dat moet bijdragen tot de voortdurende verbetering van het beheer van grootschalige projecten.

Mevrouw de voorzitter. - De stemming over het amendement wordt aangehouden.

We bespreken elke aanbeveling afzonderlijk en overlopen daarbij de amendementen die de fracties hebben ingediend.

Aanbeveling nr. 4/2 (nieuw)

2369 **Mme la présidente.-** Un amendement n° 7 a été déposé par Mme Françoise De Smedt et MM. Oliver Rittweger de Moor et Francis Dagrin, libellé comme suit :

« Insérer une nouvelle recommandation rédigée comme suit :

"4/2. Organiser une consultation populaire régionale pour tout grand projet d'infrastructure." »

2371 **Mme Françoise De Smedt (PTB).-** Nous demandons une nouvelle recommandation en amont, visant à organiser une consultation populaire régionale pour tous les grands projets d'infrastructure. Au vu des événements passés et des répercussions financières et sociétales qu'un tel projet peut avoir, il nous semble important d'impliquer la population en amont dans la décision de réaliser ou non ce genre de grands projets.

2373 **Mme la présidente.-** L'amendement est réservé.

2373 *Recommandations n° 5 et 6*

Pas d'observation ?

Adoptées.

2373 *Recommandation n° 7*

2373 **Mme la présidente.-** Un amendement n° 8 a été déposé par Mme Françoise De Smedt, MM. Oliver Rittweger de Moor et Francis Dagrin, libellé comme suit :

« Supprimer les mots "tant que l'étude en question n'est pas clôturée". »

2375 **Mme Françoise De Smedt (PTB).-** En bref, l'amendement n° 8 consiste à supprimer les mots « tant que l'étude en question n'est pas clôturée » dans la recommandation 7, car cela rouvre des portes aux conflits d'intérêts en permettant toujours au même candidat d'emporter l'étude d'opportunité et les contrats ultérieurs.

2377 **Mme la présidente.-** L'amendement et la recommandation sont réservés.

2377 *Recommandation n° 8*

2377 **Mme la présidente.-** Un amendement n° 1 a été déposé par M. Alain Maron, libellé comme suit :

« Remplacer les mots "rapport d'incidences sur l'environnement (REI)" par les mots "étude d'incidences (EI) environnementales" »

2379 **M. Alain Maron (Ecolo).-** La recommandation mentionne un rapport d'incidences sur l'environnement, mais le Code

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 7 wordt ingediend door mevrouw Françoise De Smedt, de heer Oliver Rittweger de Moor en de heer Francis Dagrin, en luidt als volgt:

"Een nieuwe aanbeveling invoegen die luidt als volgt:

"4/2. Een gewestelijke volksraadpleging organiseren voor elk grootschalig infrastructuurproject".»

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans).- Gezien de enorme impact van zulke grootschalige projecten, lijkt het ons belangrijk dat de bevolking steevast vooraf geraadpleegd wordt.

Mevrouw de voorzitter.- De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Aanbevelingen nrs. 5 en 6

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Aanbeveling nr. 7

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 8 wordt ingediend door mevrouw Françoise De Smedt, de heer Oliver Rittweger de Moor en de heer Francis Dagrin, en luidt als volgt:

"De woorden "zolang de desbetreffende studie niet is afgerond" schrappen."

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans).- Wij willen deze bepaling schrappen omdat die aanleiding kan geven tot belangenconflicten.

Mevrouw de voorzitter.- De stemming over het amendement en de aanbeveling wordt aangehouden.

Aanbeveling nr. 8

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 1 wordt ingediend door de heer Alain Maron en luidt als volgt:

'Het woord "milieueffectenrapport (MER)" vervangen door het woord "milieueffectenstudie (MES)".'

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- In de aanbeveling wordt een milieu-effectenrapport vermeld, maar het Brussels

bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat) et la législation régionale sont très clairs : pour les projets de grande ampleur susceptibles d'avoir d'importantes conséquences néfastes sur l'environnement - ce qui est le cas en l'occurrence -, l'outil approprié est l'étude d'incidences.

Cet amendement a été refusé en commission, ce qui me laisse perplexe, car il s'agit simplement de respecter la législation régionale. Une étude d'incidences est une procédure plus complète, car elle inclut une enquête publique sur le cahier des charges, ce qui la rend démocratiquement plus ouverte. C'est l'outil requis pour les grands travaux.

2381 **Mme la présidente.-** L'amendement et la recommandation sont réservés.

2381 *Recommandations n° 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16*

Pas d'observation ?

Adoptées.

2381 *Recommandation n° 17*

2381 **Mme la présidente.-** Un amendement n° 2 a été déposé par M. Alain Maron, libellé comme suit :

« Compléter la recommandation par les phrases suivantes : "Pour les projets directement liés au rôle de capitale du pays, l'analyse de financement doit inclure un scénario de cofinancement fédéral renforcé, proportionnel et évolutif, couvrant également, en proportion, les éventuels surcoûts. La Région ne peut supporter seule les dépassements d'un projet dont la portée dépasse son seul territoire. L'accord de coopération avec l'État fédéral, portant sur Beliris, doit être réexaminé à cette fin." »

2383 **M. Alain Maron (Ecolo).-** Cet amendement vise à ce que Beliris - ou le pouvoir fédéral en cas de cofinancement - assume les augmentations de coûts éventuelles à due concurrence de sa participation. Cela permettrait que la Région ne doive pas assumer seule tous les surcoûts liés aux grands projets, a fortiori quand le pouvoir fédéral est lui-même maître d'œuvre.

2385 **Mme la présidente.-** Un amendement n° 9 a été déposé par Mme Françoise De Smedt, libellé comme suit :

« Supprimer dans la parenthèse les mots "Partenariats public-privé (PPP), contrats de type DBFM". »

2385 **Mme Françoise De Smedt (PTB).-** Mon groupe propose de supprimer, dans la parenthèse de la recommandation n° 17, la mention des partenariats public-privé (PPP) et des contrats de conception, de construction, de financement et d'entretien (design, build, finance and maintain, DBFM). Recourir à ce type

Wetboek van Ruimtelijke Ordening en de gewestwetgeving zijn duidelijk: voor grootschalige projecten is een effectenstudie aangewezen. Tot mijn grote verbijstering werd dat amendement in de commissie verworpen.

Mme la présidente.- De stemming over het amendement en de aanbeveling wordt aangehouden.

Aanbevelingen nrs. 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 en 16

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Aanbeveling nr. 17

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 2 wordt ingediend door de heer Alain Maron en luidt als volgt:

"De aanbeveling aanvullen met de volgende zinnen: "Voor de projecten die rechtstreeks verband houden met de nationale hoofdstedelijke rol, dient bij de financieringsanalyse ook een scenario onder de loep te worden genomen waarbij de federale overheid een groter, proportioneel en evolutief deel van de financiering voor haar rekening neemt en verhoudingsgewijs de eventuele meerkosten mee dekt. Het gewest kan niet alleen de kostenoverschrijdingen op zich nemen van een project waarvan het belang verder reikt dan het eigen grondgebied. Het Belirissamenwerkingsakkoord met de federale overheid dient daartoe te worden herbekeken."."

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- Dit amendement is erop gericht dat Beliris of de federale overheid proportioneel bijdragen aan de meerkosten, zodat het gewest daar niet alleen voor opdraait.

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 9 wordt ingediend door mevrouw Françoise De Smedt en luidt als volgt:

"De woorden 'publiek-private samenwerking (pps), een DBFM-overeenkomst' die tussen haakjes staan, schrappen."

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans).- Een dergelijke financiering kost de overheid uiteindelijk meer.

de financement s'avère en effet plus coûteux pour les pouvoirs publics.

2385 **Mme la présidente.-** Les amendements et la recommandation sont réservés.

2385 *Recommandation n° 17/1 (nouvelle)*

2385 **Mme la présidente.-** Un amendement n° 5 a été déposé par Mme Joëlle Maison, libellé comme suit :

« Insérer une nouvelle recommandation 17/1 rédigée comme suit :

"17/1. Mettre en place une certification de maturité des grands projets avant le lancement des travaux. Avant toute adjudication de travaux, le gouvernement s'assure que le projet présente un niveau suffisant de maturité au regard de l'état d'avancement des études, de la connaissance des risques techniques et géotechniques, de la sécurisation du financement, de l'identification des principales incertitudes et de l'aboutissement des procédures administratives nécessaires". »

2385 **Mme la présidente.-** Mme Maison a déjà justifié cet amendement précédemment.

L'amendement est réservé.

2385 *Recommandation n° 17/2*

2385 **Mme la présidente.-** Un amendement n° 10 a été déposé par Mme Françoise De Smedt, libellé comme suit :

« Insérer une nouvelle recommandation rédigée comme suit :

"17/2. Réévaluer juridiquement la convention avec SM Toots". »

2385 **Mme Françoise De Smedt (PTB).-** Cet amendement vise à ajouter une recommandation pour réévaluer juridiquement la convention avec le consortium SM Toots. Comme nous l'avons expliqué, c'est surtout la société momentanée qui sort gagnante de la transaction opérée avec la STIB. Mon groupe demande donc de réévaluer cette convention, comme le préconisait d'ailleurs la Cour des comptes.

2385 **Mme la présidente.-** L'amendement est réservé.

2385 *Recommandations n° 18, 19, 20, 21 et 22*

Pas d'observation ?

Adoptées.

Mevrouw de voorzitter.- De stemming over de amendementen en de aanbeveling worden aangehouden.

Aanbeveling nr. 17/1 (nieuw)

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 5 wordt ingediend door mevrouw Joëlle Maison en luidt als volgt:

"Een nieuwe aanbeveling 17/1 invoegen, luidende:

"17/1. Certificeren in welke mate grote projecten op punt staan alvorens de werken op te starten. Voor elke aanbesteding van werken vergewist de regering zich ervan of het project voldoende op punt staat op basis van de mate waarin de studies zijn gevorderd, de technische en geotechnische risico's gekend zijn, de financiering veiliggesteld is, de grootste onzekerheden zijn bepaald en de nodige administratieve procedures zijn afgerond"."

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maison heeft dit amendement eerder al toegelicht.

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Aanbeveling nr. 17/2

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 10 wordt ingediend door mevrouw Françoise De Smedt en luidt als volgt:

"Een nieuwe aanbeveling invoegen, die luidt als volgt:

"17/2. De overeenkomst met de tijdelijke vennootschap Toots juridisch herbeoordelen"."

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans).- Vooral de tijdelijke vennootschap heeft voordeel getrokken van de transactie met de MIVB. Daarom moet de overeenkomst herbeoordeeld worden, zoals ook het Rekenhof adviseerde.

Mevrouw de voorzitter.- De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Aanbevelingen nrs. 18, 19, 20, 21 en 22

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Recommandation n° 22/1 (nouvelle)

Mme la présidente.- Un amendement n° 6 a été déposé par Mme Joëlle Maison, libellé comme suit :

« Insérer une nouvelle recommandation 22/1 rédigée comme suit :

"22/1. Organiser un retour d'expérience indépendant à l'issue de chaque grand projet d'infrastructure. À l'issue de chaque grand projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur, un retour d'expérience indépendant est réalisé afin d'identifier les bonnes pratiques, les difficultés rencontrées, les causes des éventuels dépassements de coûts ou de délais ainsi que les enseignements utiles pour les futurs projets.

Ce rapport est transmis au gouvernement et au Parlement". »

Mme la présidente.- Mme Maison a déjà justifié cet amendement précédemment.

L'amendement est réservé.

Recommandation n° 23

Mme la présidente.- Un amendement n° 3 a été déposé par M. Alain Maron, libellé comme suit :

« Insérer entre la première et la deuxième phrase, la phrase suivante: "La poursuite des travaux ne peut impliquer la démolition du Palais du Midi tant qu'une étude indépendante n'a pas démontré qu'aucune solution alternative, notamment l'adaptation du tracé, la modernisation du prémétro ou une solution de surface, ne permet d'atteindre les objectifs de mobilité avec un coût, un risque et un impact urbain moindres". »

M. Alain Maron (Ecolo).- Il nous semble important qu'un point de la situation soit fait de manière claire et précise, dans le respect de l'ensemble des autres recommandations, avant de prendre la décision ferme et définitive de détruire le palais du Midi.

Mme la présidente.- Un amendement n° 11 a été déposé par Mme Françoise De Smedt, libellé comme suit :

« Remplacer la recommandation par ce qui suit :

"23. Mettre à l'arrêt les travaux d'infrastructure du tunnel du pôle Constitution. Mettre à l'arrêt la démolition du Palais du Midi et lancer une étude de faisabilité pour résoudre le croisement des trams 4 - 10 - 51 et 82 dans la station Lemonnier, avec l'option de remettre en surface les trams 51 et 82". »

Aanbeveling nr. 22/1 (nieuw)

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 6 wordt ingediend door mevrouw Joëlle Maison en luidt als volgt:

"Een nieuwe aanbeveling 22/1 invoegen, luidende:

"22/1. Na afloop van elk groot infrastructuurproject een onafhankelijk feedbackmoment organiseren. Na afloop van elk groot infrastructuurproject van groot gewestelijk belang vindt een onafhankelijk feedbackmoment plaats om de goede praktijken, de problemen die zich hebben voorgedaan, de oorzaken van de eventuele kosten- of termijnoverschrijdingen en nuttige lessen voor toekomstige projecten in kaart te brengen.

Dat verslag wordt bezorgd aan de regering en het parlement." "

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maison heeft dit amendement eerder al toegelicht.

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Aanbeveling nr. 23

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 3 wordt ingediend door de heer Alain Maron en luidt als volgt:

"Tussen de eerste en de tweede zin, de volgende zin invoegen: "De voortzetting van de werken mag niet leiden tot de afbraak van het Zuidpaleis, zolang op basis van een onafhankelijke studie niet is aangetoond dat geen enkele alternatieve oplossing (meer bepaald een aanpassing van het tracé, de modernisering van de premetro of een bovengrondse oplossing) kan voldoen aan de mobiliteitsdoelstellingen tegen een lagere kostprijs, met minder risico's en een geringere stedelijke impact". "

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- Voordat er beslist wordt het Zuidpaleis af te breken, moet er een grondige stand van zaken worden opgemaakt.

Mevrouw de voorzitter.- Een amendement nr. 11 wordt ingediend door mevrouw Françoise De Smedt en luidt als volgt:

"De aanbeveling vervangen als volgt:

"23. De infrastructuurwerken aan de tunnel ter hoogte van het Grondwetplein stilleggen. De afbraak van het Zuidpaleis stilleggen en een haalbaarheidsstudie opstarten om de kruising van de tramlijnen 4, 10, 51 en 82 in het station Lemonnier op te lossen, met de mogelijkheid om de tramlijnen 51 en 82 weer bovengronds te laten rijden." "

2397 **Mme Françoise De Smedt (PTB).**- Cet amendement demande de remplacer totalement la recommandation n° 23. Au lieu de poursuivre le projet sud, nous proposons de mettre à l'arrêt la démolition du palais du Midi et de lancer une étude de faisabilité pour résoudre le croisement des trams dans la station Lemonnier. La remise en surface des lignes de tram 51 et 82 serait également étudiée.

Nous disposerions ainsi d'une alternative beaucoup moins coûteuse, qui n'entraînerait pas les ruptures de charge et les allongements de trajets de la solution actuelle.

2401 **Mme la présidente.**- Les amendements et la recommandation sont réservés.

2401 *Recommandation n° 24*

Pas d'observation ?

Adoptée.

Nous procéderons demain aux votes nominatifs sur les amendements, les points des recommandations réservés et sur l'ensemble de la proposition des recommandations.

2405 **PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE DE MMES MARGAUX DE RÉ, FARIDA TAHAR, MM. STIJN BEX, MATTEO SEGERS, MMES ALINE GODFRIN, IMANE BELGUENANI, CÉCILE VAINSEL, M. PASCAL SMET, MME EMEL KÖSE ET M. BENJAMIN DALLE RELATIVE À LA MISE EN PLACE D'UN GUICHET ASSOCIATIF CENTRALISÉ D'ACCOMPAGNEMENT DES VICTIMES DE VIOLENCES LGBTQIA+PHOBES**

2405 **(NOS A-183/1, 2, 3 ET 4 – 2025/2026)**

2407 *Discussion générale*

2407 **Mme la présidente.**- La discussion générale est ouverte.

2407 **Mme Kristela Bytyçi, rapporteuse.**- Je me réfère au rapport écrit.

(Applaudissements)

2415 **Mme Margaux De Ré (Ecolo).**- La séance en commission a été quelque peu particulière, car le texte a fait l'objet de nombreux amendements et de longues discussions. Je tiens donc, pour commencer, à remercier non seulement les services pour leur travail, mais aussi le duo de présidents.

Lorsqu'une personne est victime d'une agression LGBTQIA +phobe, la violence ne s'arrête malheureusement pas toujours avec l'acte lui-même. Pour beaucoup de victimes, une deuxième épreuve commence ; une réalité qu'elles connaissent jusque dans

Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans).- *Op die manier hebben we een veel goedkoper alternatief zonder overstap.*

Mevrouw de voorzitter.- De stemming over de amendementen en de aanbeveling worden aangehouden.

Aanbeveling nr. 24

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Wij zullen morgen stemmen over de zonet besproken amendementen, de aangehouden punten van aanbeveling en over het geheel van het voorstel van aanbevelingen.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN MEVROUW MARGAUX DE RÉ, MEVROUW FARIDA TAHAR, DE HEREN STIJN BEX, MATTEO SEGERS, MEVROUW ALINE GODFRIN, MEVROUW IMANE BELGUENANI, MEVROUW CÉCILE VAINSEL, DE HEER PASCAL SMET, MEVROUW EMEL KÖSE EN DE HEER BENJAMIN DALLE BETREFFENDE DE INVOERING VAN EEN CENTRAAL MELDPUNT VOOR KLACHTEN OVER GEWELD TEGEN LGBTQIA+-PERSONEN

(NRS. A-183/1, 2, 3 EN 4– 2025/2026)

Algemene bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Kristela Bytyçi, rapporteur (in het Frans).- *Ik verwijst naar het schriftelijk verslag.*

(Applaus)

Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo) (in het Frans).- *Wie het slachtoffer wordt van lgbtqia+-fobe agressie, moet vaak in het politiekantoor een tweede beproeving doorstaan in de vorm van vragen als "Ben je een man of een vrouw?", "Is het wel voorzichtig om als lesbisch stel hand in hand te lopen?" of "Weet je zeker dat het homofob geweld was?"*

Veel slachtoffers haken af als ze vervolgens nog een tweede en een derde keer hun verhaal moeten doen en telkens opnieuw kwetsende opmerkingen riskeren. Slechts veertien op de honderd

leur chair. Il faut trouver le courage de demander de l'aide et de pousser la porte d'un commissariat, pour ensuite s'entendre demander : « Êtes-vous un homme ou une femme ? », « Est-ce vraiment prudent de se tenir la main en public pour un couple de lesbiennes ? » ou encore « Êtes-vous sûr qu'il s'agit d'une agression homophobe ? ».

Il faut ensuite raconter son histoire, la raconter une deuxième puis une troisième fois, revivre à chaque fois les faits et multiplier les occasions de s'exposer à des remarques. Souvent, la victime finit par renoncer avant même d'avoir pu faire valoir ses droits. C'est ce que l'on appelle la victimisation secondaire, et c'est précisément contre cette double peine que nous avons voulu construire ce projet.

Il y a plusieurs mois, lorsqu'à la faveur d'une visite de la commission à l'association des Grands Carmes, nous avons eu l'idée de ce dispositif, nous sommes partis d'un chiffre : sur cent personnes LGBTQIA+ victimes de violences, seules quatorze poussent la porte d'un commissariat. Parmi elles, seules trois ou quatre estiment avoir été prises en charge correctement. Ce chiffre est extrêmement problématique, car à la violence subie dans la rue, au travail ou à l'école, s'ajoute ainsi la violence institutionnelle, plus insidieuse.

Les nombreuses auditions que nous avons menées, ainsi que les contributions écrites et orales et les débats nourris, ont confirmé ces constats. Les associations LGBTQIA+, Unia, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes et safe.brussels ont tous décrit les mêmes réalités : les victimes n'osent pas franchir le pas, et les rares qui le font finissent par abandonner leur démarche. Les associations ont utilisé une expression très juste pour décrire ce phénomène : la « rupture de parcours ». C'est précisément ce que cette résolution cherche à éviter.

²⁴¹⁷ Je suis particulièrement fière de la manière dont ce texte a été construit, car il naît d'une intuition portée par le secteur associatif, auquel je voudrais dédier cette prise de parole. Les auditions, les contributions écrites et les nombreux amendements déposés par les collègues de presque tous les partis - majorité comme opposition - ont permis de bâtir un dispositif plus solide et plus fidèle encore aux besoins du terrain. La force de ce texte réside dans son approche ; il ne part pas de nos institutions pour construire une réponse, mais bien des victimes et de leur vécu.

Les institutions existent déjà : la police, la justice, les organismes de protection des minorités, les services d'aide aux victimes, etc. Cependant, le lien de confiance entre ces institutions et les victimes est souvent brisé. Cette proposition ne vise donc pas à créer un guichet supplémentaire, une institution de plus ou une nouvelle couche dans la lasagne. Au contraire, elle construit un pont. Ce pont relie un lieu communautaire - comme l'association des Grands Carmes, où les victimes trouvent souvent un premier refuge - à nos institutions, auxquelles elles doivent pouvoir accéder pour faire valoir leurs droits.

Si nous réussissons, Bruxelles pourra se vanter de devenir la première région en Europe où les victimes de violences

lgbtqia+-slachtoffers van geweld doen aangifte en van hen hebben er hooguit vier het gevoel dat ze goed zijn opgevangen.

Lgbtqia+-organisaties, Unia, het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen en safe.brussels zeggen allemaal dat slachtoffers geen aangifte durven te doen of het aangifteproces voortijdig afbreken en daar willen we met deze resolutie iets aan doen.

Ik ben erg trots op hoe de resolutie tot stand is gekomen. Door de bijdrage van het middenveld en collega's van meerderheid en oppositie zijn we tot een solide werkstuk gekomen dat nog beter aansluit bij de behoeften.

Er is geen gebrek aan politie, justitie, organisaties die minderheden beschermen en slachtofferhulp, maar het vertrouwen tussen die instellingen en slachtoffers is vaak zoek. Met dit voorstel roepen we geen nieuw meldpunt in het leven, maar bouwen we een brug tussen de regenboogplekken en onze instellingen.

Als dat lukt, kan Brussel er prat op gaan dat het het eerste gewest in Europa wordt waar slachtoffers van lgbtqia+-geweld op één plek opvang, gezondheidszorg, juridische bijstand en doorverwijzing naar de bevoegde instellingen vinden.

De resolutie zal de regenboogfobieën jammer genoeg niet uit de wereld helpen. Onze verantwoordelijkheid beperkt zich niet tot het aan de kaak stellen van rechtenschendingen elders, we moeten ook hier vooruitgang boeken en ervoor zorgen dat

LGBTQIA+phobes trouveront, derrière une seule porte, un accompagnement humain, des soins de santé, une aide juridique et une orientation vers les institutions compétentes. Elles y trouveront même, si elles le souhaitent, un accompagnement vers la police pour faire valoir leurs droits.

Cette résolution ne fera malheureusement pas disparaître l'homophobie, la lesbophobie, la biphobie ou la transphobie. Les personnes LGBTQIA+ voient ce qu'il se passe dans le monde. Elles voient que leurs droits, notamment ceux des personnes trans, sont remis en cause aux États-Unis par Donald Trump. Elles voient qu'en Hongrie, il a fallu des mois de mobilisation pour que la Pride soit de nouveau autorisée dans les rues. Elles voient également qu'en Italie, le gouvernement de Mme Meloni a tenté de priver les mères lesbiennes de la reconnaissance légale de leur propre enfant.

Notre responsabilité n'est pas seulement de défendre les droits lorsqu'ils sont attaqués ailleurs, mais aussi de continuer à les faire progresser ici. Les droits des personnes LGBTQIA+ ne se mesurent pas à un drapeau que l'on déploie sur le Parlement ou ailleurs lors de la Pride. Ils se mesurent à notre capacité de garantir qu'une victime ne subisse jamais une deuxième violence lorsqu'elle demande de l'aide à nos institutions.

(Applaudissements)

2421 **M. Stijn Bex (Groen)** (en néerlandais).- *Je remercie Margaux De Ré d'avoir pris l'initiative de cette proposition de résolution, les collègues de la majorité et de l'opposition qui ont expressément soutenu ce texte, les services et le président de la commission.*

À Bruxelles, les personnes LGBTQIA+ sont confrontées presque quotidiennement à la violence, à la discrimination et aux insultes. Elles adaptent dès lors leurs comportements. C'est regrettable, car elles se cachent et n'osent pas être qui elles sont. C'est pour cette raison qu'une Pride est organisée chaque année.

2423 *La Belgique est pionnière en matière de droits de la communauté LGBTQIA+, deuxième sur la Rainbow Map d'ILGA-Europe. Mais cette communauté ressent une autre réalité, teintée de*

slachtoffers geen tweede vorm van geweld ondergaan wanneer ze ergens aankloppen om hulp te vragen.

(Applaus)

De heer Stijn Bex (Groen).- Ik dank mevrouw Margaux De Ré om het initiatief te nemen voor dit voorstel van resolutie en ook alle collega's over de grenzen van meerderheid en oppositie heen die uitdrukkelijk hebben verklaard dat ze de doelstellingen van deze tekst steunen. Ik dank vooral de diensten die door de vele amendementen heel veel werk hebben gehad om ervoor te zorgen dat we dit voorstel in deze plenaire vergadering kunnen bespreken. Dank ook aan de voorzitter van de commissie om alles mogelijk te maken.

Dit is een onderwerp dat mij heel na aan het hart ligt. Wie in Brussel woont en veel mensen uit de lgbtqia+-gemeenschap kent, weet dat ze bijna dagelijks te maken krijgen met geweld, discriminatie en beledigingen, feiten die al dan niet uit de hand lopen. Omdat dat risico altijd aanwezig is, passen mensen hun gedrag aan. Ze proberen minder zichtbaar te worden, zodat anderen niet kunnen zien dat ze bijvoorbeeld een man zijn die op mannen valt, een vrouw die op vrouwen valt, of dat ze een andere genderidentiteit hebben dan op het eerste gezicht lijkt.

Ik vind het heel erg dat mensen zich in de Europese hoofdstad wegstoppen en niet durven te zijn wie ze zijn. Om daarvoor op te komen is er ook elk jaar een Pride. Het heeft ons allemaal extra geraakt dat uitgerekend op de dag van de Brussels Pride queer artiesten op weg naar hun auto werden aangevallen door een groepje dat vond dat ze daar niet op die manier aanwezig mochten zijn.

België doet het nochtans niet slecht. We staan tweede in de Rainbow Map van ILGA-Europe. Op papier maakt dat van ons een gidsland, maar dat wijkt sterk af van de realiteit die heel

violence. Les chiffres le confirment et ne sont que la partie émergée de l'iceberg, car le problème est bien plus vaste sur le terrain. Dans notre pays, 53 % des personnes de la communauté LGBTQIA+ affirment ainsi qu'elles évitent de marcher main dans la main en public, par crainte d'être agressées.

Pour beaucoup de personnes dans notre capitale, ce geste d'amour innocent implique donc une analyse des risques, ce qui entraîne un stress chronique, un isolement social, une image de soi altérée, et des problèmes scolaires ou au travail. Plus d'un tiers des personnes LGBTQIA+ ont déjà envisagé de se suicider. Les personnes trans sont encore plus nombreuses dans ce cas.

Les auteurs de violences ont trouvé dans les applications de rencontre de nouveaux moyens de piéger leurs victimes. La police et la justice doivent les arrêter, les poursuivre et les juger.

veel mensen uit de lgbtqia+-gemeenschap kennen. De cijfers bevestigen wat de gemeenschap al lang aanvoelt. In 2024 werden door Unia en het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen 136 dossiers rond seksuele geaardheid geopend en in meer dan een derde van die dossiers ging het om fysiek geweld met slagen en verwondingen of ernstige vormen van intimidatie. Daar kwamen ook nog eens 74 meldingen bij rond de identiteit en transitie van transpersonen.

Dat is het topje van de ijsberg. Het gaat om de mensen die bij die instellingen terechtkomen terwijl het probleem op het terrein veel groter is. Dat blijkt uit een EU-survey van het Bureau van de Europese Unie voor de grondrechten, waaruit blijkt dat 53% van de bevroegden in België vermijden om hand in hand te lopen in het openbaar en dat 27% bepaalde plaatsen vermijden uit angst om aangevallen te worden.

Hand in hand lopen is het meest onschuldige gebaar van liefde. Voor velen in onze hoofdstad is daarvoor een risicoanalyse nodig. De gevolgen ervan reiken veel verder dan de incidenten op zich, ze leiden tot chronische stress, sociaal isolement, een beschadigd zelfbeeld, problemen op school en op het werk. Het leidt er tevens toe dat meer dan een derde van de lgbtqia+-personen al zelfdoding heeft overwogen. Bij transpersonen ligt dat aantal hoger.

De geweldplegers vinden ondertussen nieuwe wegen om slachtoffers in een hinderlaag te lokken. Via datingapps kunnen we observeren hoe dat geweld wordt georganiseerd. Vorige zomer vielen minstens acht slachtoffers. Anonimiteit en geolokalisatie maken slachtoffers kwetsbaar en maken het bewijzen en vervolgen van deze feiten bijzonder moeilijk.

Ik heb alle feiten nogmaals opgesomd om het probleem te duiden. Nu moeten we tot oplossingen komen. Daarvoor moeten de politie en het gerecht optreden: zij moeten daders kunnen vatten, vervolgen en uiteindelijk veroordelen.

Om dat doel te bereiken, moeten we de aangiftebereidheid verhogen. We moeten er op een laagdrempelige manier voor zorgen dat we een goed beeld van de feiten krijgen. We weten immers dat niet iedereen die zich als lgbtqia+-persoon identificeert, daarover open met de omgeving kan praten. Het is voor veel mensen een bijzonder hoge drempel om naar een politiekantoor te gaan, aan te schuiven en een verklaring af te leggen over feiten die gaan over wie je bent als persoon en de agressie daartegen, waarbij dan nog vaak anderen meeluisteren.

Met deze resolutie willen we die drempel verlagen door het verenigingsleven te ondersteunen, een aanpak die ook uit de hoorzittingen als de juiste naar voren kwam. Zo kunnen mensen zo goed als permanent terecht bij ervaringsdeskundigen om op een laagdrempelige manier hun verhaal te doen. Vervolgens moet er een protocol met de politiediensten komen, zodat hun verhaal – als zij dat zelf willen – een grote kans heeft om uiteindelijk in een proces-verbaal van de politie te belanden. Het laagdrempelige loket dat we willen installeren, moet voorkomen dat slachtoffers eerst hun verhaal moeten doen en vervolgens

²⁴²⁵ *Pour atteindre cet objectif, il faut que davantage de victimes acceptent de porter plainte. Pour de nombreuses personnes LGBTQIA+, se rendre au commissariat pour faire une déposition constitue un obstacle trop écrasant.*

Cette résolution entend atténuer cet obstacle en soutenant la vie associative ; cette approche s'est révélée judicieuse lors des auditions. Les victimes pourront ainsi s'adresser presque en permanence à des experts pour livrer leur récit. Ensuite, un protocole avec les services de police augmentera les chances de voir leur témoignage déboucher sur un procès-verbal.

Grâce au guichet associatif centralisé que nous créons, les victimes n'auront plus à décrire les faits à plusieurs reprises lorsqu'elles se rendent à la police. Veillons dès lors à ce que des protocoles efficaces soient mis en place.

2427 *Ce guichet centralisé ne remplace évidemment pas la police. Nous devons cependant faire en sorte que celle-ci soit beaucoup plus sensible à cette problématique. Tous les agents devraient être formés pour traiter ce genre de plaintes, et pas seulement les « Rainbow Cops Belgium ». La police doit d'ailleurs être plus vigilante lorsqu'elle gère ces problèmes.*

S'il ne résoudra pas tout, ce guichet incitera davantage de personnes à signaler des faits. Les plaintes parvenant à la police seront dès lors plus nombreuses. Le texte de Mme Godfrin, dont nous discuterons plus tard, reflète notre volonté de faire des Grands Carmes, en collaboration avec les associations, un centre multidisciplinaire et un centre de santé. Cela coûtera de l'argent, mais dans la mesure du possible, nous devons veiller à ce que le secteur associatif puisse jouer un rôle encore plus important.

J'espère que nous adopterons cette proposition de résolution à l'unanimité. Grâce à ce texte et à d'autres mesures, nous pourrions enfin permettre aux gens de se sentir plus en sécurité à Bruxelles, quelle que soit leur orientation sexuelle.

(Applaudissements)

3105 **Mme Aline Godfrin (MR).** - Chers collègues, se déplacer à toute heure et en tout lieu, choisir sa tenue sans retenue, exprimer son identité ou encore utiliser les transports en commun en toute sécurité sont des libertés individuelles dont tous les Bruxellois devraient pouvoir jouir, quels que soient leur sexe ou leur orientation sexuelle. Cela paraît tellement évident, et pourtant, ces libertés sont aujourd'hui sévèrement mises à mal en Région

alles nog eens moeten overdoen wanneer ze zich naar de politie begeven. Daarom willen we ervoor zorgen dat er goede protocollen met de politie bestaan, zodat dit proces zo eenvoudig mogelijk kan verlopen.

Dit meldpunt vervangt voor alle duidelijkheid de politie niet. De organisatie Rainbow Cops Belgium bestaat al en verdient waardering. We moeten er absoluut voor zorgen dat er bij de politie veel meer voeling met deze problematiek komt, een opdracht die verder gaat dan dit voorstel van resolutie. Idealiter zijn niet alleen de Rainbow Cops Belgium, maar alle politiemedewerkers goed opgeleid om met dergelijke klachten om te gaan.

Ik wil ook benadrukken dat er een veel grotere alertheid bij de politie moet bestaan om deze problemen aan te pakken. In de commissie heb ik het verhaal verteld van een vriend van mij die tijdens de Brussels Pride naar een politieagent stapte om te melden dat ze vijftig meter buiten het feestterrein aangevallen waren in een park. De agent antwoordde dat ze niet de eerste waren die dat kwamen vertellen en dat ze ook niet de laatste zouden zijn. Op zo'n moment moet de politie eigenlijk beslissen om op die plek te patrouilleren en proberen het probleem op te lossen.

Dit laagdrempelige meldpunt, in samenwerking met het verenigingsleven, zal niet alle problemen oplossen, maar het zal er wel voor zorgen dat meer mensen bereid zijn een melding te doen. Daardoor krijgen we een beter overzicht en zullen meer klachten de politie bereiken. In de tekst van mevrouw Godfrin, die we dadelijk bespreken, komt nog aan bod dat we samen met het verenigingsleven Les Grands Carmes willen uitbouwen tot een multidisciplinair centrum en vooral een gezondheidscentrum. Dat zal geld kosten, dat wil ik uitdrukkelijk gezegd hebben, maar binnen de beschikbare middelen moeten we er zo efficiënt mogelijk voor zorgen dat het verenigingsleven een nog sterkere rol kan opnemen.

Ik hoop dat we straks unaniem dit voorstel van resolutie kunnen goedkeuren. Dat is waarschijnlijk het geval, gezien de reacties van de commissieleden en van collega's in de wandelgangen. Daarmee zouden we een heel mooi signaal geven. Het werk is daarmee niet af, het begint pas. Hopelijk kunnen we er met dit voorstel van resolutie en andere noodzakelijke stappen eindelijk voor zorgen dat mensen zich veiliger voelen in Brussel, ongeacht hun geaardheid.

(Applaus)

Mevrouw Aline Godfrin (MR) *(in het Frans).* - Zich op elk moment en overal vrij kunnen verplaatsen, zonder beperkingen je kleding kiezen, je identiteit uitdragen of veilig gebruikmaken van het openbaar vervoer: het zijn individuele vrijheden die alle Brusselaars zouden moeten genieten, ongeacht gender of seksuele geaardheid. Die vrijheden worden echter ernstig aangetast.

bruxelloise. Une partie de la population ne peut plus jouir de ces libertés et de ces droits sans compromettre sa sécurité.

En 2025, Unia a reçu près d'un signalement par jour pour des faits de discrimination ou d'agression liés à l'orientation sexuelle. Depuis son lancement, le projet Let's Report, lancé par Rainbowhouse Brussels en collaboration avec safe.brussels, a abouti au dépôt de plus de 300 plaintes pour des agressions verbales et/ou physiques. Et ce n'est que la pointe de l'iceberg, comme l'ont souligné mes collègues, car les violences sont en réalité bien plus nombreuses.

Ce constat nous rappelle que la sécurité est la première des libertés, celle qui conditionne toutes les autres, et que nous ne jouissons pas tous de la même manière de ces libertés que je viens d'énumérer, que l'on soit un homme, une femme, hétérosexuel(le), homosexuel(le), bisexuel(le), cisgenre ou transgenre. Ces libertés sont aujourd'hui injustement réduites pour toutes les personnes qui composent la communauté LGBTQIA+.

Ce constat insupportable, je le dénonce avec mon groupe, le MR, depuis deux ans. Depuis ma prestation de serment, je n'ai cessé d'interroger le gouvernement sortant, aussi pendant la période affaires courantes, pour tirer la sonnette d'alarme et attirer l'attention sur les crimes homophobes et transphobes en forte progression en Région bruxelloise, et sur l'urgence d'agir. J'ai appelé avec mon groupe à cartographier ces agressions, renforcer la sécurité dans l'espace public, singulièrement sur les lignes de la STIB, et faire à nouveau de la prévention une priorité absolue en Région bruxelloise afin de lutter contre les discours de haine visant les personnes LGBTQIA+.

J'ai appelé à mener des campagnes prônant la tolérance dans les stations de métro en rappelant que l'homophobie et la transphobie sont des délits punissables par la loi. J'ai également plaidé pour renforcer le parcours d'intégration obligatoire sur les questions de genre, d'égalité entre les femmes et les hommes, mais aussi d'inclusion, en soulignant que la Belgique est un pays pionnier en matière d'égalité des droits pour la communauté LGBTQIA+ et que ces droits sont protégés par nos lois.

³¹⁰⁷ Enfin, j'ai fortement insisté dans mon combat politique sur la nécessité de faciliter le dépôt de plainte, sachant qu'à peine 14 % des victimes d'agressions LGBTQIA+phobes portent plainte. J'ai donc insisté sur la nécessité de poursuivre les auteurs de ces crimes ignobles.

Dans ce cadre, j'ai appelé à créer un point de contact centralisé pour, d'une part, encourager le signalement des agressions et le dépôt de plainte et, d'autre part, pour renforcer l'accompagnement des victimes de ces agressions LGBTQIA+phobes. Elles sont souvent confrontées à un labyrinthe juridico-administratif au sein d'un paysage associatif fort et solide, mais vaste et morcelé.

Souvenez-vous, nous avons déjà adopté une résolution à l'unanimité en décembre dernier, appelant les autorités

In 2025 ontving Unia bijna één melding per dag voor discriminatie of geweld wegens seksuele geaardheid. Het project Let's Report van Rainbowhouse Brussels en safe.brussels leidde al tot ruim 300 klachten wegens verbale en fysieke agressie, en dat is nog maar het topje van de ijsberg.

Ik klaag het probleem al twee jaar aan en heb de regering verzocht actie te ondernemen. Ik heb opgeroepen om de gevallen van agressie in kaart te brengen, de veiligheid op het openbaar vervoer te versterken en via preventie haatspraak tegen lgbtqia+-personen te bestrijden. Daarnaast heb ik gepleit voor bewustmakingscampagnes in de metrostations en voor een uitbreiding van het verplichte inburgeringstraject naar de thema's gender en inclusie.

Ten slotte heb ik erop aangedrongen de indiening van klachten te vergemakkelijken en gewezen op de noodzaak om daders te vervolgen. In dat kader heb ik opgeroepen om een centraal meldpunt op te richten. Slachtoffers worden immers vaak geconfronteerd met een juridische en administratieve doolhof.

In december 2025 heeft het parlement een resolutie aangenomen, opdat homofobe, lesbofobe, transfobe of bifobe agressie krachtdadig zou worden aangepakt. Ik heb die resolutie gesteund, maar niet mee ondertekend, omdat ze geen concrete oplossingen bevat. Ik heb trouwens zelf een tekst over het thema voorbereid, maar die werkzaamheden werden opgeschort om de vorming van een meerderheid mogelijk te maken. Om geen tijd te verliezen, heeft de nieuwe meerderheid gewerkt aan een tekst die Ecolo al had ingediend.

bruxelloises à prendre à bras-le-corps la problématique des agressions à caractère homophobe, lesbophobe, transphobe ou biphobe, en recrudescence. J'avais soutenu ce texte, mais je ne l'avais pas cosigné, notamment parce qu'il manquait de solutions concrètes. J'avais alors, dans mes interventions, appelé de tous mes vœux à la création d'un guichet unique, d'un point de contact centralisé pour les victimes, conformément au souhait des associations et en se basant sur leur expérience de terrain. Je travaillais d'ailleurs moi-même avec les associations sur un texte, qui a été mis en pause pour respecter la formation d'une majorité.

Cela nous a conduits, pour ne pas perdre de temps, à travailler avec la nouvelle majorité sur un texte déjà introduit par nos collègues d'Ecolo, qui partageaient cette préoccupation. Si l'on nous a reproché à tort, au départ, de vouloir ralentir les travaux, je suis heureuse que nous ayons pris le temps d'inviter en commission tous les acteurs pour leur demander leur avis, d'autant plus que les associations n'avaient pas encore été associées à l'évaluation du précédent plan pour l'inclusion des personnes LGBTQIA+.

Ces auditions ont permis, comme l'a dit ma collègue, Mme De Ré, de préciser la forme du futur guichet associatif centralisé, qui devra être mis en place pour renforcer l'information, l'orientation et l'accompagnement des victimes. Elles ont débouché sur une vingtaine d'amendements déposés par la majorité pour enrichir la proposition initiale.

Je remercie mes collègues, en particulier M. Stijn Bex qui a beaucoup contribué à ces amendements, ma collègue Cécile Vainsel du PS, ainsi que tous les autres, et bien sûr Ecolo et Mme De Ré pour son ouverture. Nous avons ainsi réussi à transformer la proposition initiale de guichet unique pour aboutir à un guichet associatif centralisé, conformément au souhait des associations.

³¹⁰⁹ Nous avons aussi accordé une attention particulière à la lutte contre les guets-apens tendus sur les applications de rencontres. De plus, nous avons insisté sur la nécessité de structurer les politiques de prévention pour combattre plus efficacement les discours de haine et déconstruire les préjugés, en particulier auprès des jeunes. En effet, les statistiques montrent malheureusement que la majorité des agressions sont commises par de jeunes hommes en groupe, souvent mineurs d'âge.

Nous avons donc travaillé avec les partis de la majorité et avec le groupe Ecolo sur un texte commun plus complet. Je me réjouis de cette démarche, car les agressions LGBTQIA+phobes démontrent que le combat pour les libertés et les droits de la communauté LGBTQIA+ est loin d'être terminé, qu'il a besoin du soutien de tous les partis démocratiques et d'unité.

Face à l'intolérance, nous devons faire bloc. Face à l'impunité, nous devons renforcer nos lois. Face à la détresse des victimes, nous devons renforcer nos services de prise en charge et d'accompagnement. L'ambition du groupe MR est de faire de Bruxelles une Région où l'on peut vivre librement, quelle que

Alle betrokken verenigingen zijn in de commissie gehoord. Zo werden de contouren van het toekomstige centrale meldpunt verduidelijkt, wat leidde tot een twintigtal amendementen aan het oorspronkelijke voorstel. We zijn erin geslaagd het oorspronkelijke voorstel van één loket om te vormen tot een centraal meldpunt van de verenigingen, zoals de verenigingen dat hadden gevraagd.

Andere thema's die werden besproken, zijn de strijd tegen valstrikken via datingapps en de preventie van haatspraak en vooroordelen, vooral onder jongeren. De meeste geweldsdelicten worden immers gepleegd door groepen jonge mannen.

We moeten samen één front vormen tegen onverdraagzaamheid. De Brusselse MR wil van Brussel een gewest maken waar burgers zich veilig en vrij voelen, ongeacht hun seksuele geaardheid.

Vandaag krijgt de regering de opdracht om een centraal meldpunt op te richten voor de begeleiding van slachtoffers van lgbtqia+-foob geweld.

Ik denk met veel ontroering aan Lucas, Eva, Aymeric en alle andere slachtoffers die, net als ik, hopen dat er een dag komt waarop niemand dergelijk geweld moet ondergaan.

(Applaus)

soit son orientation sexuelle, et une Région où chacune et chacun soit en sécurité.

Il y a des moments où ce Parlement est exactement à sa place, où j'ai le sentiment que nous faisons une vraie différence pour une société meilleure, plus progressiste et plus inclusive. Tel est le cas aujourd'hui. En confiant au gouvernement bruxellois la tâche de créer ce nouveau guichet associatif centralisé pour l'accompagnement des victimes d'agressions LGBTQIA+phobes, depuis le Parlement bruxellois, nous renforçons concrètement la lutte contre les agressions et nous améliorerons l'accompagnement des victimes. Je me réjouis de cette belle avancée.

J'ai une pensée émue pour Lucas, Eva, Aymeric et toutes les autres victimes d'agressions qui ont un jour subi des violences injustifiées, uniquement en raison de leur orientation sexuelle, uniquement pour le fait d'être qui elles et ils sont, uniquement pour le fait de vivre librement, et qui espèrent, comme moi, qu'un jour, plus personne ne devra subir de telles agressions.

Le travail est loin d'être terminé, mais nous avançons pour elles et pour eux, afin d'être à nouveau fiers de la société que nous bâtissons à Bruxelles, en nous battant pour l'exercice de toutes les libertés individuelles et pour ses valeurs universelles.

(Applaudissements)

3113 **Mme Imane Belguenani (Anders.)** (en néerlandais).- *La Pride a montré, une fois de plus, que la violence et la discrimination à l'encontre de la communauté LGBTQIA+ constituaient toujours un véritable problème. Plus d'un tiers des 136 dossiers ouverts l'année dernière par Unia concernait des violences physiques, des coups et blessures ou des intimidations graves.*

Nous devons impérativement créer un point de contact centralisé accessible pour toute forme d'injustice, hébergé par des ASBL, qui connaissent le terrain.

3115 *Il est primordial de faire en sorte que ce point de contact fonctionne en collaboration avec les services de police.*

Je me réjouis que cette proposition nous unisse dans une lutte commune pour les libertés et les droits individuels, une lutte qu'il nous appartient de poursuivre, en tant que capitale de l'Europe.

(Applaudissements)

Mevrouw Imane Belguenani (Anders.).- Ik dank collega De Ré voor haar initiatief. Collega Bex heeft het net al gezegd: België staat op de tweede plaats als het gaat over lgbtqia+-rechten.

De dag na de Pride bleek helaas andermaal dat geweld en discriminatie tegen de lgbtqia+-gemeenschap nog steeds een reëel probleem is. Unia en het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen (IVGM) openden vorig jaar 136 dossiers. Meer dan een derde ging over fysiek geweld, slagen en verwondingen of ernstige intimidatie. En dat is maar het topje van de ijsberg, want weinig mensen maken melding, iets wat we ook bij slachtoffers van discriminatie zien.

Daarom is het belangrijk dat er voor elke vorm van onrecht een laagdrempelig meldpunt komt. Het voorstel van resolutie is duidelijk: we kiezen voor een centraal meldpunt, ondergebracht bij vzw's, iets waar de mensen van de praktijk ook op aanstuurden. Deze vzw's zijn vertrouwd met de problematiek, daarom willen we op hen inzetten.

Het meldpunt zal niet losstaan van de politiediensten. Dat is belangrijk. Er is in samenwerking voorzien, zodat de informatie gedeeld kan worden.

Ik ben tevreden dat dit voorstel ons verenigt in een gezamenlijke strijd voor individuele vrijheden en rechten. Als hoofdstad van Europa, die theoretisch op de tweede plaats staat wat lgbtqia+-rechten betreft, moeten wij die rechten overal, altijd en voor iedereen blijven verdedigen. Ik hoop dat wij de komende drie

3119 **Mme Cécile Vainsel (PS).**- Dans la vie politique, il y a des moments particulièrement difficiles, des périodes de tension et parfois des conflits très vifs, qui peuvent nous conduire à nous interroger sur le sens de notre engagement. Mais il y a aussi des moments précieux, où nous sommes capables de nous rassembler au-delà de nos différences et des clivages politiques pour porter un projet commun.

Ce projet, c'est celui de réussir Bruxelles ensemble, et c'est cette expérience que j'ai eu la chance de vivre ces dernières semaines en commission de l'Égalité des chances. Nous y avons longuement parlé des droits et libertés fondamentaux, mais aussi de la protection due aux personnes LGBTQIA+.

Mon groupe se bat depuis plus de trente ans pour que ce sujet n'en soit pas un, car l'orientation sexuelle et l'identité de genre relèvent de la sphère privée. Pourtant, force est de constater que, même si les gens ne choisissent pas leur orientation - on la découvre, on la vit et, dans la plupart des cas, on choisit de l'assumer -, aujourd'hui, en 2026, à Bruxelles, capitale de l'Europe, ces personnes continuent d'être insultées, agressées, harcelées, voire piégées, torturées et même assassinées, simplement parce qu'elles aiment différemment. Cette réalité est proprement insupportable.

Mes collègues ont rappelé les chiffres : plus de la moitié de ces personnes n'osent pas se tenir la main en rue et 27 % d'entre elles préfèrent éviter certains endroits. Elles doivent donc vivre cachées. Est-ce cela, une vie conforme à la dignité humaine ? Il est grand temps que la peur et la honte changent de camp. Comme ma collègue Aline Godfrin l'a rappelé, à peine 14 % des personnes agressées osent porter plainte. Et parmi celles qui le font, combien bénéficient de l'ouverture concrète d'un dossier ?

3121 La réalité est là : ces faits ne sont pas dénoncés, pas connus, pas poursuivis et pas punis. Il est urgent d'en finir avec cette situation. Le but du guichet associatif centralisé est de faire exactement le contraire. Chaque agression à l'égard d'une personne LGBTQIA+ est une agression contre nous, la Région bruxelloise, nos valeurs et le projet de société que nous défendons. Par conséquent, chaque fait doit être consigné, rapporté, poursuivi et puni.

Ainsi, le groupe PS s'est battu pour s'associer aux efforts portés par nos collègues d'Ecolo, de Groen, du MR et tous les autres qui soutiennent ce projet et que je remercie vivement. L'idée est de créer un guichet centralisé, non pour supprimer les différents points d'accueil existants pour le dépôt de plainte, mais pour établir un lieu en concertation avec le secteur associatif militant. Ce guichet fonctionnera en bonne intelligence avec les services de police, les services judiciaires, ainsi que les secteurs sociaux et de la santé.

jaar, en uiteraard ook na deze legislatuur, samen voor die rechten zullen blijven strijden.

(Applaus)

Mevrouw Cécile Vainsel (PS) *(in het Frans).*- In de politiek beleven we slechts zelden momenten van eenheid, waarop we gezamenlijk een project uitdragen. Dit dossier is daar een voorbeeld van.

Mijn fractie strijdt al meer dan dertig jaar voor de bescherming van de fundamentele rechten en vrijheden van de lgbtqia+-gemeenschap. Vandaag worden die personen echter nog steeds beledigd, aangevallen, in de val gelokt, gefolterd en zelfs vermoord, en dat in de hoofdstad van Europa.

Meer dan de helft van de lgbtqia+-personen durft niet hand in hand te lopen en 27 % vermijdt bepaalde plaatsen. Eigenlijk proberen ze onzichtbaar te blijven. Slechts 14 % van de slachtoffers dient klacht in. Het wordt tijd dat de daders zich schamen en niet langer de slachtoffers.

De feiten worden vandaag niet aangegeven, niet opgemerkt, niet vervolgd en niet bestraft. Daar moet verandering in komen dankzij het centraal meldpunt, een project waarachter verschillende fracties zich hebben geschaard. Het plan is om in overleg met de bestaande meldpunten een nieuwe centrale plek te creëren die focust op slachtofferbegeleiding.

Een klacht indienen leidt vandaag niet automatisch tot vervolging. Met dit initiatief moet daar verandering in komen, door het versterken van de vertrouwensband tussen slachtoffers en verenigingen.

We hebben het oorspronkelijke ontwerp op verschillende punten geamendeerd. De komst van een centraal meldpunt mocht immers niet tot gevolg hebben dat de bestaande onthaalpunten werden geschrapt. Vandaar ook onze keuze voor de naam 'centraal meldpunt'.

L'idée est de mettre l'accent sur l'accompagnement des victimes. Nous savons que le dépôt de plainte ne mène malheureusement pas automatiquement à des poursuites. Nous voulons toutefois maximiser les chances que cela se produise. Notre démarche se fonde sur les dispositifs existants et sur le lien de confiance que les personnes peuvent avoir avec le tissu associatif. Nous souhaitons renforcer les moyens pour garantir un maximum de points d'accueil aux personnes victimes de violences et d'agressions.

Nous avons apporté plusieurs amendements au projet initial, grâce au travail d'orfèvre de nos collaborateurs. Il nous semblait important de préciser que la création d'un guichet centralisé n'impliquait pas la suppression des autres points d'accueil ; nous avons ainsi remplacé la notion de « guichet unique », un changement de paradigme demandé par les acteurs institutionnels lors des auditions en commission. Il était essentiel de tenir compte du contenu de ces auditions pour enrichir le texte et s'assurer qu'il réponde au plus près aux besoins et attentes des personnes concernées.

Le texte prévoit donc désormais un guichet centralisé tout en maintenant les points d'accueil existants. Nous insistons sur la notion d'accompagnement des victimes plutôt que sur l'aspect purement procédural du dépôt de plainte.

3123 Nous insistons également pour intégrer le projet Let's Report, dont le but est de poursuivre le programme de détection, de signalement et de rapportage de l'ensemble des faits de violence et de discrimination fondés sur l'orientation sexuelle ou l'identité de genre. Tout cela nous paraît d'une importance capitale.

Je tiens à remercier le ministre Ahmed Laaouej et la secrétaire d'État Karine Lalieux pour leur détermination politique à porter la lutte contre toute forme de haine et de discrimination en Région bruxelloise. La haine n'a pas sa place à Bruxelles, où nous appliquons un principe de tolérance zéro. Nous sommes la capitale mondiale du vivre-ensemble, de la fraternité, de la tolérance et du partage.

Enfin, je tiens à signaler que je suis signataire de ce texte.

(Applaudissements)

3127 **Mme Emel Köse (Les Engagés).**- Au cours des dernières semaines, notre commission de l'Égalité des chances ne s'est pas contentée d'examiner un texte. Elle s'est confrontée à la réalité de personnes qui, encore aujourd'hui, sont insultées, agressées, discriminées ou réduites au silence en raison de leur identité.

Nous avons choisi de ne pas regarder cette réalité de loin et de prendre le temps d'écouter celles et ceux qui la vivent au quotidien. Nous avons entendu les associations de terrain, les institutions publiques et les professionnels qui accompagnent chaque jour les personnes LGBTQIA+ victimes de violences, de discriminations et de discours de haine. Leurs témoignages, leurs analyses et leurs recommandations ont profondément nourri notre réflexion. Ils nous ont permis d'améliorer la proposition de

Ik sta erop dat Let's Report lgbtqia+fobie in het initiatief wordt opgenomen, zodat de rapportering van geweld en discriminatie jegens de doelgroep wordt voortgezet.

Ik dank minister Ahmed Laaouej en staatssecretaris Karine Lalieux voor hun politieke daadkracht.

(Applaus)

Mevrouw Emel Köse (Les Engagés) (in het Frans).- In de commissie Gelijke Kansen zijn we niet comfortabel achter onze computer blijven zitten, maar zijn we gaan praten met lgbtqia +-slachtoffers en met de verenigingen, openbare instellingen en professionals die hen begeleiden.

Dat werk is uitgemond in een degelijke, evenwichtige en ambitieuze tekst waaraan alle fracties hebben meegewerkt, geholpen door de expertise van de verenigingen die we gehoord hebben. Het doel is ervoor te zorgen dat elk slachtoffer ergens terecht kan.

We moeten beseffen dat slechts 14% van de lgbtqia+-personen die slachtoffer zijn van geweld een klacht indient of aangifte doet

résolution qui nous est soumise aujourd'hui pour la rendre plus concrète, plus robuste et plus à même de répondre aux besoins du terrain.

Les longues heures de travail en commission, y compris ce mardi, ont permis d'aboutir à un texte solide, équilibré et ambitieux, fruit du travail de l'ensemble des groupes politiques et des associations auditionnées, dont l'expertise a constitué une aide précieuse pour l'exercice de notre mission parlementaire.

L'objectif de ce texte n'est pas seulement de créer un nouveau dispositif, c'est aussi et surtout de répondre à une question simple, mais essentielle : comment veiller à ce que chaque victime de violence trouve enfin une porte à laquelle frapper pour être entendue, orientée et accompagnée ?

Pour mesurer toute la portée du texte qui nous est soumis, il faut d'abord prendre la pleine mesure de la réalité largement invisibilisée qu'il entend combattre. En effet, seulement 14 % des victimes LGBTQIA+ de violences déposent plainte ou effectuent un signalement auprès de la police. Cela signifie que près de neuf victimes sur dix renoncent à faire valoir leurs droits. Pourquoi ? Parce qu'elles ont peur : peur de ne pas être crues, peur de ne pas être entendues, peur de revivre une nouvelle violence au moment même où elles sollicitent la protection des institutions censées leur apporter la sécurité.

3129 Cette réalité nous oblige à regarder les faits en face. Les chiffres publiés par Unia et l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes sont éloquentes : en 2024, 136 dossiers concernaient les discriminations fondées sur l'orientation sexuelle. Près d'un tiers d'entre eux portaient sur des agressions physiques, des coups et blessures ou des formes graves de harcèlement. À cela s'ajoutent 74 signalements relatifs à des discriminations liées à l'identité ou à la transition de genre de personnes transgenres.

Derrière ces statistiques, il y a des êtres humains dont la dignité a été profondément atteinte, dont le vécu quotidien est marqué par un sentiment constant d'insécurité et d'hypervigilance, un public qui a été affecté par des insultes, des humiliations, des intimidations et des violences physiques. Nous parlons de personnes qui hésitent à tenir la main de leur partenaire dans l'espace public, qui réfléchissent à deux fois avant d'exprimer qui elles sont ou qui adaptent leur comportement, leur façon de s'habiller et de parler simplement pour éviter d'être agressées.

Nous ne pouvons ignorer ni cette réalité ni ses lourdes conséquences. Les professionnels que nous avons auditionnés l'ont rappelé : les violences faites aux personnes LGBTQIA+ entraînent des troubles anxieux, des dépressions, une perte de l'estime de soi, un isolement social, des difficultés scolaires ou professionnelles, ainsi que des problèmes de santé physique liés au stress chronique. Pour toutes ces raisons, ces personnes présentent également un risque de suicide significativement plus élevé que le reste de la population, notamment en raison des discriminations, du rejet et de l'exclusion sociale qu'elles subissent.

bij de politie. Bijna negen op de tien laten dat na, omdat ze bang zijn niet te worden gehoord of opnieuw geweld te zullen ervaren.

De cijfers van Unia en het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen spreken boekdelen: in 2024 waren er 136 meldingen van discriminatie wegens seksuele oriëntatie, waarvan een derde gepaard ging met fysiek geweld of ernstige intimidatie, en 74 wegens transgenderidentiteit.

De waardigheid van al die mensen is zwaar aangetast; ze zijn voortdurend op hun hoede, durven de hand van hun partner niet vast te houden of passen hun gedrag of kledij aan om agressie te vermijden. Professionals wijzen erop dat die agressie leidt tot angststoornissen, depressie, een laag zelfbeeld, sociaal isolement, moeilijkheden op school of op het werk, fysieke problemen als gevolg van chronische stress, en door dat alles ook een verhoogd risico op zelfdoding.

Dit voorstel van resolutie heeft als doel een centraal meldpunt op te richten waar slachtoffers in alle vertrouwen terecht kunnen om zonder oordeel te worden gehoord, doorverwezen naar gepaste hulp en ondersteund op administratief, juridisch, sociaal en psychologisch vlak. De verenigingen hebben ons duidelijk gemaakt dat slachtoffers vaak ondersteuning en geruststelling nodig hebben vooraleer ze klacht indienen. Het meldpunt zal nauw samenwerken met de bestaande diensten.

Aucun préjugé, aucune idéologie, aucune croyance ni aucun motif ne peut justifier que l'on porte atteinte à l'intégrité physique ou psychologique d'une personne en raison de son orientation sexuelle ou de son identité de genre.

La proposition de résolution essentielle qui nous occupe aujourd'hui vise à mettre en place un guichet associatif centralisé d'accompagnement des victimes LGBTQIA+ de violences. Son objectif est simple : créer un lieu de confiance où les victimes pourront être accueillies sans jugement et où elles seront écoutées, orientées et accompagnées dans leurs démarches administratives, juridiques, sociales ou psychologiques. Ce guichet travaillera en étroite collaboration avec les services existants afin de faciliter le dépôt de plainte auprès des services compétents, lorsque les victimes le souhaitent.

3131 En effet, les associations nous ont expliqué très clairement qu'avant de porter plainte, une victime a souvent besoin d'être accueillie, entourée et rassurée. Elle a également besoin qu'on lui explique les démarches envisageables, qu'on lui redonne confiance et qu'on lui dise qu'elle ne sera pas seule. Ce guichet ne remplacera évidemment ni la police ni la justice, mais pourrait devenir cette première porte à laquelle il est parfois si difficile de frapper, alors qu'elle peut faire toute la différence ; elle permet à une victime de sortir du silence, elle peut éviter qu'une violence reste impunie et contribuer à restaurer la confiance envers nos institutions.

Notre pays occupe aujourd'hui la deuxième place du classement de l'International Lesbian and Gay Association (ILGA) Europe en matière de respect des droits des personnes LGBTQIA+. Nous pouvons certes en être fiers, mais cette bonne place au classement ne signifie pas pour autant que tout va bien. Malgré ces indicateurs, des personnes vivent encore dans la peur, renoncent à sortir, à déposer une plainte ou parfois à être elles-mêmes. Nous avons donc le devoir de continuer à progresser, à améliorer les dispositifs, à écouter les besoins exprimés par le terrain et à adapter nos politiques publiques.

Chez Les Engagés, nous refusons toute parole, tout comportement ou toute politique qui stigmatise, humilie ou discrimine une personne en raison de son orientation sexuelle, son identité ou son expression de genre. Nous voulons une société dans laquelle chacun peut vivre librement, sans peur et dans le respect de sa dignité. Mais nous sommes également convaincus que cette ambition ne pourra se construire durablement qu'en associant la protection des victimes à un travail de prévention, d'éducation et de sensibilisation. Car, sans connaissance, il n'y a pas de compréhension, sans compréhension, pas d'empathie, et sans empathie, il ne peut y avoir de véritable vivre-ensemble.

C'est pourquoi nous tenons également à souligner qu'il importe de renforcer la formation des policiers, des magistrats et des administrations publiques dans ce combat, afin que chaque victime soit accueillie avec compétence, respect et humanité. En parallèle, il importe de continuer à soutenir les associations qui, chaque jour, accomplissent un travail remarquable auprès des

We mogen er trots op zijn dat ons land op de tweede plaats staat in de ranglijst van de International Lesbian, Gay, Bisexual, Trans and Intersex Association Europe wat respect voor de rechten van lgbtqia+-personen betreft, maar het werk is duidelijk niet af. Les Engagés streeft naar een samenleving waar iedereen vrij, waardig en vrij van angst kan leven.

Daartoe moeten we ook inzetten op preventie, opvoeding en bewustmaking, want zonder kennis kan er geen begrip of empathie zijn, en dus geen waarachtig samenleven. Daarom moeten we de opleiding van politieagenten, magistraten en medewerkers van overheidsdiensten versterken, en daarnaast de verenigingen blijven steunen die zich dagelijks inzetten voor de slachtoffers.

victimes, car ce sont elles qui, souvent, restaurent la confiance là où elle a été brisée.

3133 Notre responsabilité aujourd'hui dépasse largement le vote d'un texte. Nous envoyons un signal : nous disons aux victimes qu'elles ne sont pas seules, que leur parole compte et que notre démocratie ne tolère ni les discriminations ni les violences fondées sur notre identité. Parce qu'en réalité, protéger les personnes LGBTQIA+, ce n'est pas uniquement défendre une partie de nos concitoyens, c'est défendre le principe fondamental que chaque être humain mérite respect, dignité, équité de traitement, sécurité et protection, quelle que soit son orientation sexuelle ou son expression de genre.

Pour toutes ces raisons, mon groupe votera en faveur de ce texte. Je tiens néanmoins à souligner que la mise en œuvre de ces recommandations devra tenir compte des contraintes budgétaires de la Région.

(Applaudissements)

3137 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Je souhaite tout d'abord remercier Margaux De Ré, Farida Tahar et Stijn Bex, ainsi que tous les collègues qui ont cosigné ce texte, tant dans l'opposition que dans la majorité. Il est positif que, pour l'intérêt des Bruxellois, l'on puisse regarder plus loin que le bout de son nez et se demander si une proposition est bénéfique pour eux.

Trop souvent dans ce Parlement, nous nous disputons simplement parce qu'un texte est déposé par l'opposition et qu'on estime qu'il ne faut pas le soutenir. Un tel consensus est donc suffisamment rare pour être souligné, et il démontre que les députés ont reconnu l'intelligence de cette résolution sans s'attarder sur des considérations personnelles.

Comme beaucoup de collègues l'ont déjà rappelé, il s'agit d'aimer, de respecter et d'accueillir l'autre dans sa différence afin de construire un monde où chacun a sa place. Comme l'a expliqué Mme Vainsel, la haine n'a pas sa place chez nous. Comment est-il possible qu'en 2026, des gens soient encore victimes de violences parce qu'ils désirent vivre autrement ? Qu'il s'agisse d'un choix ou non, il est totalement inacceptable que des personnes ne puissent vivre leur identité en toute sécurité.

3139 (poursuivant en néerlandais)

Les victimes de violences LGTBQIA+phobes doivent bénéficier d'une aide aisément accessible et adéquate.

La Team Fouad Ahidar soutient l'objectif de cette résolution. Nous soulignons en outre l'importance d'une approche intersectionnelle pour accompagner les victimes de plusieurs formes de discrimination.

Met deze tekst geven wij de slachtoffers het signaal dat ze er niet alleen voor staan.

De fractie van Les Engagés zal deze tekst dan ook steunen, al zullen we bij de uitvoering van de aanbevelingen binnen de budgettaire grenzen moeten blijven.

(Applaus)

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *Ik dank mijn collega's van zowel de oppositie als de meerderheid die de tekst mee hebben ondertekend. Zo'n brede consensus is zeldzaam en wijst erop dat iedereen het belang van de resolutie onderschrijft.*

Haat hoort niet thuis in Brussel, stelt collega Vainsel terecht. Het is onaanvaardbaar dat mensen in 2026 nog slachtoffer worden van geweld omdat ze hun identiteit anders willen beleven.

(verder in het Nederlands)

Ik dank de indieners van dit voorstel van resolutie. Ze brengen een belangrijk actueel thema onder de aandacht, want geweld tegen lgbtqia+-personen blijft helaas een realiteit. Slachtoffers mogen niet aan hun lot worden overgelaten. Hulp moet duidelijk, toegankelijk en goed afgestemd zijn. Slachtoffers op zoek naar hulp mogen niet van het kastje naar de muur worden gestuurd.

De fractie van Team Fouad Ahidar steunt dan ook de doelstelling van deze resolutie. Ze verdedigt iedere Brusselaar, ongeacht afkomst, geloof, taal, cultuur, seksuele geaardheid, genderidentiteit, handicap of sociale situatie. Daarom vinden wij een intersectionele aanpak essentieel, zodat de begeleiding

3141 *(poursuivant en français)*

Nous soutenons pleinement l'objectif poursuivi. Toutefois, l'approche proposée doit être juridiquement claire et concrètement applicable, comme nous l'avons souligné en commission. Il est essentiel de rappeler qu'un signalement auprès d'une association ne constitue pas une plainte pénale. Les victimes doivent toujours savoir clairement quelles démarches elles entreprennent et connaître leurs conséquences.

Par ailleurs, il convient de s'appuyer sur ce qui existe déjà : depuis 2019, la Rainbowhouse Brussels dispose d'un point de signalement soutenu par safe.brussels et equal.brussels. Évaluons-en les aspects qui fonctionnent et renforçons-les. L'objectif n'est pas de multiplier les guichets, mais d'offrir un accompagnement plus efficace, un point sur lequel Mme De Ré est plutôt d'accord.

Enfin, un protocole de collaboration clair entre les associations, la police, le parquet, Unia, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes et les services d'aide aux victimes est indispensable. Il faut également garantir une protection stricte des données personnelles - élément qui a été débattu en commission -, prévoir des moyens suffisants et évaluer régulièrement le dispositif afin de vérifier qu'il améliore réellement la prise en charge des victimes. C'est à ces conditions que nous construisons un parcours d'accompagnement coordonné, efficace et adapté à la diversité des réalités vécues par les victimes.

Ainsi, la Team Fouad Ahidar soutient cette résolution et veillera à ce que sa mise en œuvre soit effective et réponde réellement aux besoins des victimes.

(Applaudissements)

3145 **M. Petya Obolensky (PTB).**- Je serai bref, car le groupe PTB s'est déjà largement exprimé en commission avant-hier, mais surtout en marge de la Brussels Pride il y a quelques semaines, lorsque nous avons commencé à travailler sur ce texte.

En 2026, personne ne devrait être victime de violences ou de discriminations en raison de son orientation sexuelle, de son identité ou de son expression de genre. Pourtant, les violences visant les personnes LGBTQIA+ restent une réalité à Bruxelles, où des cas récents ont suscité, à juste titre, une vive émotion.

Trop souvent, les victimes ne portent pas plainte par peur, parce qu'elles pensent ne pas être prises au sérieux ou parce qu'elles craignent l'humiliation, l'indifférence ou la stigmatisation. Vous avez tous vu le communiqué qu'Unia et l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes ont envoyé à tous les députés quelques jours avant la Brussels Pride, qui révèle des chiffres très préoccupants : en 2024, à Bruxelles, 35 % des dossiers liés à l'orientation sexuelle concernent des actes de haine directs.

ermee rekening kan houden dat een slachtoffer met meerdere vormen van discriminatie tegelijk wordt geconfronteerd.

(verder in het Frans)

We staan volledig achter het nagestreefde doel, maar de aanpak moet juridisch duidelijk zijn. Een melding bij een vereniging is geen strafklacht.

Bovendien moeten we voortbouwen op wat er al bestaat. Rainbowhouse Brussels beschikt al sinds 2019 over een meldpunt. Laten we dat initiatief evalueren en versterken.

Ten slotte wijs ik op het belang van een duidelijk samenwerkingsprotocol tussen de verenigingen, de politie, het parket, Unia enzovoort. Ook moeten persoonsgegevens worden beschermd, en zijn er voldoende middelen en een regelmatige evaluatie nodig.

Team Fouad Ahidar steunt deze resolutie en zal erop toezien dat ze wordt uitgevoerd.

(Applaus)

De heer Petya Obolensky (PTB) *(in het Frans).*- In 2026 zou niemand nog het slachtoffer mogen zijn van geweld of discriminatie op grond van seksuele geaardheid, genderidentiteit of genderexpressie. Toch blijft geweld tegen lgbtqia+-personen een realiteit in Brussel.

Te vaak doen slachtoffers geen aangifte, omdat ze bang zijn voor vernedering, onverschilligheid of stigmatisering. Het persbericht dat Unia en het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen enkele dagen voor de Brussels Pride naar alle parlementsleden stuurden, bevatte zeer verontrustende cijfers: in 2024 had 35% van de dossiers in Brussel in verband met seksuele geaardheid betrekking op haatmisdrijven. Bij meer dan een derde ging het om heel ernstig fysiek geweld.

Volgens een Europese studie durft slechts 14% van de slachtoffers van geweld in België aangifte te doen bij de politie. Het zijn vaak de lgbtqia+-verenigingen, opvangcentra, psychosociale diensten en eerstelijns werkers die het vertrouwen bij de slachtoffers herstellen, hen begeleiden en doorverwijzen.

Plus d'un tiers impliquent des agressions physiques extrêmement graves, avec coups et blessures.

Selon une étude européenne, seulement 14 % des personnes agressées en Belgique osent se présenter à la police. Le phénomène est malheureusement similaire en matière d'agressions sexuelles ou d'actes racistes : encourager les victimes à déposer plainte demeure un défi majeur. Cela montre à quel point la sous-déclaration reste massive et pourquoi la confiance des victimes doit être au cœur de notre approche.

Les associations LGBTQIA+, les maisons d'accueil, les services psychosociaux et les travailleurs de première ligne que nous avons entendus accomplissent un travail énorme. Ce sont souvent eux qui, sur le terrain, rétablissent la confiance avec les victimes, qui les accompagnent, les écoutent et les orientent. Il est donc important que les projets se fassent avec eux et soient financés durablement.

3147 À la suite des auditions que nous avons organisées en commission de l'Égalité des chances, nous avons pu entendre de nombreuses organisations, comme Unia, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, la Rainbowhouse Brussels, safe.brussels ainsi que les ASBL Les Grands Carmes, Tels Quels, Ex aequo, Genres Pluriels et la Maison arc-en-ciel de la santé. D'autres nous ont également envoyé leurs rapports écrits. Ces auditions ont malheureusement confirmé le constat inquiétant des violences et le besoin de mieux soutenir et protéger les victimes.

Le PTB soutiendra chaque avancée qui permet de mieux protéger les victimes, de faciliter le dépôt de plainte et d'assurer un accompagnement digne et humain. Nous partageons donc l'objectif de mettre en place un service centralisé qui permet aux victimes d'être mieux orientées et accompagnées, à condition que cela se fasse en bonne intelligence et de manière coordonnée avec les services existants.

Nous souhaitons également rappeler une chose essentielle : nous ne ferons pas reculer ces violences uniquement avec des dispositifs administratifs supplémentaires. J'entends bien la remarque de certains partis de la majorité selon laquelle, sans moyens humains et financiers, ces mesures ne serviront pas à grand-chose. Elles doivent s'accompagner de services publics solides, d'une justice accessible et d'une police formée, sinon ce ne sont que des paroles en l'air qui ne se concrétiseront pas.

Pour conclure, je voulais dire un mot sur la Belgian Pride de cette année, dont le slogan était : « Quand les temps s'assombrissent, nous brillons plus fort ». Cela rappelle que, depuis ses origines, la Belgian Pride n'est pas seulement une fête commerciale comme on la présente souvent, mais surtout une manifestation contre les discriminations et pour l'égalité. Cette année, les organisateurs ont voulu tirer la sonnette d'alarme face à la menace de l'extrême droite qui grandit en Belgique, en Europe et dans le monde. Les droits des personnes LGBTQIA+ sont attaqués par les forces de droite réactionnaires, comme en Hongrie, où des éditions de la Pride ont été interdites, comme ce fut le cas en 2025, ou

Het is dus belangrijk dat nieuwe projecten in overleg met die diensten worden opgezet en duurzaam worden gefinancierd.

De PTB zal elke maatregel steunen die slachtoffers beter beschermt, de indiening van een klacht vergemakkelijkt en een menswaardige begeleiding waarborgt. We steunen dus de oprichting van een centraal meldpunt waar slachtoffers beter worden begeleid en doorverwezen, op voorwaarde dat dat in goed overleg met de bestaande initiatieven gebeurt.

Niet enkel met bijkomende administratieve maatregelen wordt het geweld teruggedrongen. We hebben ook degelijke openbare diensten, toegankelijke rechtspraak en een goed opgeleide politie nodig.

De slogan van de Belgian Pride dit jaar was: 'When times get darker, we shine brighter'. Dat herinnert ons eraan dat de Pride niet alleen een feest is, maar vooral een demonstratie tegen discriminatie en voor gelijkheid. Dit jaar wilden de organisatoren de aandacht vestigen op de extreemrechtse krachten die overal ter wereld de rechten van lgbtqia+-personen ondermijnen. Ook in België zien we de haatretoriek toenemen. Die reactionaire beweging moet dringend een halt worden toegeroepen.

(Applaus)

aux États-Unis, où Donald Trump veut rendre ces personnes invisibles. Ne nous leurrons pas : ici, aussi en Belgique, nous voyons monter ces discours de haine. Il y a urgence à agir et à faire reculer ce mouvement réactionnaire pour défendre les droits de toutes et tous.

(Applaudissements)

3151 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** *(en néerlandais).*- Je remercie tous les groupes politiques qui soutiennent cette résolution traitant d'une problématique grave, Ecolo et Groen en tête. La N-VA s'y joint.

Si la Belgique est le deuxième pays au monde protégeant le mieux les droits des personnes LGBTQIA+, nous sommes toujours confrontés à des insultes, de la discrimination et de la violence.

Les exemples les plus visibles en sont les incidents relayés par la presse, comme récemment à l'occasion de la Brussels Pride.

3153 *De nombreux autres faits de ce type se produisent dans tous les quartiers de Bruxelles. Quelle leçon en tirer ? Les droits et libertés inscrits dans les lois ne deviennent effectifs que s'ils bénéficient d'un large soutien de la société. Malheureusement, la situation semble évoluer dans la mauvaise direction. Un sondage réalisé en Flandre a révélé que, chez les jeunes, l'acceptation de la communauté arc-en-ciel est en baisse.*

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- De vorige sprekers hebben het meeste al gezegd, dus ik zal misschien enigszins in herhaling vallen.

Het gaat inderdaad om een ernstige problematiek. Ik ben mijn collega's van Ecolo en Groen, mevrouw De Ré en de heer Bex, heel erg dankbaar voor dit voorstel van resolutie. Mijn dank gaat ook naar alle fracties die de resolutie steunen. Ook N-VA zal dit initiatief steunen.

Op papier is België inderdaad het tweede beste land ter wereld wat de bescherming van de rechten van de regenbooggemeenschap betreft. De realiteit is echter niet altijd even rooskleurig, zoals mijn collega's hebben geïllustreerd aan de hand van concrete voorvallen. Wij worden nog steeds geconfronteerd met verwensingen, discriminatie, en helaas ook met geweld.

De meest zichtbare voorbeelden daarvan zijn incidenten die de pers halen, zoals recent naar aanleiding van de Pride in Brussel. Ook eerder zijn er incidenten geweest. Zo werd er een jongeman aangevallen in Kuregem. Een ander voorbeeld is dat van de familie uit Luik die voor de eerste keer naar de Pride in Brussel kwam. De moeder en haar kind, dat een transidentiteit heeft, maakten de vergissing om hun auto in Molenbeek te parkeren en de regenboogkleuren niet te verbergen toen ze naar de auto terugkeerden. Het kwam hun op een agressieve confrontatie te staan.

Dat waren incidenten die in de media zijn gekomen, maar we weten dat er zich in alle wijken van Brussel nog veel meer feiten voordoen. Wat leren we daaruit? Rechten en vrijheden kunnen op papier bestaan en in wetten zijn vastgelegd, maar ze zijn slechts een realiteit als ze brede maatschappelijke steun genieten.

Als quasi de gehele samenleving die rechten onderschrijft, dan zal er algemeen verzet volgen als een kleine minderheid ze toch krenkt. Het is dan duidelijk dat die rechten in feite niet ter discussie kunnen worden gesteld. In een dergelijke context hoeft de overheid zelfs niet op te treden.

Helaas zijn we nog niet zover. Het lijkt zelfs de verkeerde kant op te gaan, en niet alleen in Brussel. Ook uit een peiling in Vlaanderen bleek dat bij het jongere deel van de bevolking de tolerantie en de aanvaarding van de regenbooggemeenschap afneemt. Dat zou alle alarmsignalen moeten doen afgaan, want uit de gewelddadige feiten blijkt dat aanvaarding niet vanzelfsprekend is.

3155 *Lorsque le consensus social ne va plus de soi, quand les droits et libertés ne sont pas respectés, une protection juridique doit être assurée et des sanctions prises contre ceux qui les bafouent. Plus ce consensus s'effrite, plus la répression risque, hélas, de devenir nécessaire.*

À Bruxelles aussi, la réaction des autorités est parfois trop timide. Beaucoup de victimes ne portent pas plainte, à cause du manque d'acceptation sociale. Porter plainte implique souvent de révéler son orientation ou son identité sexuelle et de s'exposer personnellement.

3157 *Mais même les personnes qui portent plainte se heurtent encore trop souvent à l'indifférence et au mépris. Ce n'est pas un reproche adressé à la police, mais les exemples d'incidents impunis pleuvent. Pourquoi déposer une plainte si l'on a le sentiment qu'elle ne sera pas suivie d'effet ?*

Les personnes LGBTQIA+ ne peuvent pas se déplacer librement dans l'espace public, elles sont souvent contraintes de se retenir ou se cacher en échange d'un peu de sécurité. Être soi-même, avec fierté et transparence, expose encore au risque de violences. Au nom de la dignité humaine, personne ne devrait vivre dans une telle crainte.

3159 *Ce texte ne résoudra pas tous les problèmes, mais il y apporte une forme de réponse en défendant l'amélioration de l'accompagnement et de l'enregistrement de la plainte. Pour créer le consensus que nous espérons, d'autres mesures seront*

Wanneer die maatschappelijke consensus ter discussie staat en niet meer vanzelfsprekend is, wordt het optreden van de overheid des te belangrijker. Als rechten en vrijheden niet gerespecteerd worden, moet het overheidsapparaat corrigerend en herstellend optreden. Bij schendingen moet er rechtsbescherming worden geboden en moet er repressief worden opgetreden tegen wie deze rechten wil ondermijnen. Hoe minder dat nodig is, hoe beter, maar helaas moeten we vaststellen dat het vaak nodig is om een soort gewapende vrede te bewaren. Naarmate de consensus verder afbrokkelt, zal die repressieve aanpak vaker nodig zijn, een evolutie waar ik zelf niet gelukkig van word.

Ook in Brussel stellen we vast dat de reactie van de autoriteiten soms te slap is. Een groot deel van de bevolking dient om allerlei redenen geen klacht in; het zogenaamde dark number van deze feiten is enorm. Het gebrek aan maatschappelijke aanvaarding speelt daarbij zeker een rol. Mensen die zich moeten verbergen voor hun familie of directe omgeving, zullen ook minder snel naar de autoriteiten stappen. Een klacht indienen betekent immers voor een stuk uit de kast komen en jezelf blootgeven.

Maar ook diegenen die wel een klacht indienen, krijgen nog te vaak te maken met schouderophalen en onverschilligheid. Dat is niet per se een verwijt aan het adres van de politie, maar ik ken helaas al te veel voorbeelden daarvan. De heer Bex gaf daarnet een voorbeeld: dat was niet het eerste feit, het zal ook niet het laatste zijn, en de kans dat de daders worden gevat, is bijzonder klein. Dat is niet erg bemoedigend, en het is niet motiverend om bij een volgend incident nogmaals een klacht in te dienen als je het gevoel hebt dat er toch geen gevolg wordt gegeven aan je klacht.

Dat resulteert in een situatie waarin de regenbooggemeenschap de facto niet vrij is. Lgbtqia+-personen kunnen zich niet vrij bewegen in de openbare ruimte en zien hun rechten niet gerespecteerd. Als lgbtqia+'er kom je dan voor een tragische en dramatische keuze te staan, zeker als je met je expressie ook maar enigszins buiten bepaalde ultratraditionele lijntjes kleurt: je begint je in te houden, je verbergt je, bent niet langer jezelf. Je onderdrukt jezelf zodra je de openbare ruimte in gaat, in ruil voor een klein beetje veiligheid: je hoopt dat het niet opvalt.

Je kunt ook de keuze maken om wél jezelf te zijn en met trots en in openheid te leven, maar dan moet je erbij nemen dat je voortdurend gevaar loopt op geweld. Volgens mij zijn we het er allemaal over eens dat niemand in onze samenleving voor die keuze zou mogen komen te staan. Zelfs als je niet opvalt, is het moeilijk om je affectie aan je partner te tonen in de openbare ruimte. Daar angstig over te zijn, is beneden ons idee van menselijke waardigheid.

Dit voorstel van resolutie zal niet alles oplossen. Het is veeleer reactief ten aanzien van de feiten waarmee we geconfronteerd worden. Het gaat over het indienen van klachten, over voldoende begeleiding en een betere registratie van de feiten zodat de reactie van de autoriteiten meer in verhouding staat tot wat er nodig is. Dat zal niet noodzakelijk zorgen voor de consensus waar we

nécessaires, mais cette résolution est un pas dans la bonne direction.

Je me suis rendu à la Pride interdite à Budapest, où le nouveau régime semble annoncer un avenir plus radieux. J'espère que Bruxelles prendra la même direction dans ce domaine.

Nous soutiendrons cette proposition avec plaisir.

(Applaudissements)

allemaal op hopen. Daarvoor zullen andere maatregelen nodig zijn. Toch is het een stap in de goede richting die de situatie kan verbeteren.

Ik wil niet te pessimistisch zijn, al stemmen bepaalde cijfers en evoluties me soms somber. Al kan het nog altijd een andere richting uitgaan. Een collega van de PTB haalde het voorbeeld van Hongarije aan, waar ik naar de verboden Pride ben geweest. Daar komt een ander regime aan de macht en de toekomst ziet er wat rooskleuriger uit. Ik hoop dat we binnenkort ook kunnen zeggen dat in Brussel de toekomst er terug wat rooskleuriger zal uitzien op dit vlak. Daarvoor zullen we allemaal de handen aan de ploeg moeten slaan. Dit voorstel van resolutie is een stap in de goede richting, maar het zal niet het enige instrument zijn. Ik dank de collega's en wij zullen het voorstel met plezier steunen.

(Applaus)

3171 **Mme Cécile Jodogne (DéFI).** - Cette proposition de résolution aborde un sujet sur lequel il ne peut y avoir aucune ambiguïté : les violences, les discriminations, les intimidations visant des personnes LGBTQIA+ n'ont pas leur place dans notre société. Les chiffres rappelés dans les développements sont préoccupants, mais au-delà des statistiques, ce sont surtout des réalités humaines qui nous interpellent. Des personnes qui n'osent plus se tenir la main dans l'espace public, évitent certains quartiers, renoncent à porter plainte ou vivent avec la crainte permanente d'être tout simplement elles-mêmes.

Face à cette réalité, notre responsabilité est double : prévenir les violences, bien sûr, mais aussi garantir que chaque victime puisse être entendue, accompagnée et protégée. Le premier mérite de cette proposition est d'identifier correctement le problème. Celui-ci ne réside pas uniquement dans les violences elles-mêmes, mais aussi dans leur sous-déclaration et, bien trop souvent, dans un accueil et un accompagnement trop peu bienveillants.

Lorsqu'une victime LGBTQIA+ renonce à signaler des faits, estime ne pas avoir été comprise et soutenue, devoir répéter son récit à plusieurs reprises ou risquer d'être jugée, en un mot, lorsqu'elle n'a pas confiance, c'est toute la chaîne de protection qui perd en crédibilité et en efficacité.

Les auditions nous ont ainsi rappelé une réalité importante. Si de nombreuses personnes LGBTQIA+ hésitent encore à pousser la porte d'un commissariat, ce n'est pas uniquement en raison des faits qu'elles ont subis. C'est aussi parce qu'il existe une défiance, parfois nourrie par des expériences personnelles, parfois par une mémoire collective, où les institutions, - notamment la police, même si elle n'est pas la seule -, ont longtemps été perçues davantage comme des lieux de contrôle que comme des lieux de protection.

Cette confiance ne se reconstruira pas en un jour. Elle doit être patiemment restaurée. C'est précisément dans cette perspective que nous devons examiner la proposition de créer un guichet de cette nature, comme cela a été bien précisé en commission. Il ne s'agit pas de prendre la place d'autres opérateurs, mais

Mevrouw Cécile Jodogne (DéFI) (in het Frans). - *Het lijkt geen twijfel dat geweld, discriminatie en intimidatie ten aanzien van lgbtqia+-personen niet thuis hoort in onze samenleving. Achter de zorgwekkende cijfers schuilen verhalen van mensen die niet hand in hand durven te lopen, bepaalde wijken vermijden, geen aangifte doen of bang zijn om gewoon zichzelf te zijn.*

Het voorstel van resolutie brengt het probleem correct in kaart. Het ligt immers niet alleen bij het geweld zelf, maar ook bij de onderrapportage en de vaak tekortschietende begeleiding van slachtoffers. Wanneer slachtoffers niet genoeg vertrouwen hebben om aangifte te doen, verliest het hele beschermingssysteem aan geloofwaardigheid en doeltreffendheid.

De hoorzittingen in de commissie hebben ons eraan herinnerd dat de aarzeling om een politiekantoor binnen te stappen niet alleen te maken heeft met de feiten zelf, maar ook met een wantrouwen tegenover instellingen, die meer worden gezien als controlerende dan als beschermende instanties.

Om het vertrouwen weer te herstellen, moeten we het voorstel onderzoeken om een meldpunt op te richten. Daarbij is het niet de bedoeling om de bestaande structuren te vervangen, noch om dubbel werk te verrichten, maar wel om te voorzien in een complementair aanspreekpunt voor mensen die de eerste stap niet durven te zetten.

d'être complémentaire aux structures déjà présentes. Il ne s'agit ni de remplacer les structures existantes, ni de créer une institution supplémentaire qui ferait doublon, mais bien d'offrir une porte d'entrée complémentaire permettant d'accueillir en toute bienveillance les personnes qui, aujourd'hui encore, n'osent pas franchir la première étape du dépôt de plainte.

3173 À Bruxelles, des acteurs sont déjà pleinement mobilisés : le secteur associatif dispose d'une expertise précieuse en matière d'accueil, d'écoute et d'accompagnement, tandis qu'Unia et l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes se concentrent sur leurs missions propres. Les services de police et de justice, quant à eux, ont naturellement la responsabilité du traitement des plaintes, des enquêtes et des poursuites. L'utilité et l'efficacité du futur dispositif reposent précisément sur la complémentarité et la coordination entre ces différents acteurs. Chacun doit conserver son rôle. L'objectif n'est pas de fusionner les missions de tous les intervenants, mais de simplifier leur articulation, de la rendre plus lisible et plus efficace pour les victimes.

Ce guichet devra offrir une véritable valeur ajoutée : il devra garantir une confidentialité absolue, fonctionner selon un protocole clair avec les services de police et de justice, permettre - si nécessaire - que les policiers se rendent auprès des victimes plutôt que l'inverse, et éviter que celles-ci ne soient contraintes de répéter plusieurs fois leur histoire. Enfin, il devra disposer de moyens humains et financiers suffisants pour assurer un accompagnement de qualité et dans la durée.

Notre groupe attache également - et le point est évoqué dans la résolution - une importance particulière à la formation des professionnels. Qu'il s'agisse des policiers, des magistrats, des travailleurs sociaux, du personnel de santé ou des acteurs de première ligne, chacun doit être en mesure d'accueillir les victimes avec professionnalisme, sans préjugés et avec une connaissance suffisante des réalités vécues par les personnes LGBTQIA+.

Les auditions ont d'ailleurs montré que de nombreux policiers sont eux-mêmes demandeurs de ce type de formation, ce qui est un signal encourageant. Cependant, si nous considérons que l'accueil des victimes constitue une mission fondamentale du service public, ces formations ne peuvent reposer exclusivement sur le volontariat. Elles doivent au contraire faire progressivement partie intégrante de la formation initiale, obligatoire et continue des professionnels concernés.

Nous souhaitons également attirer l'attention sur un aspect assez peu évoqué dans nos débats : la protection des données personnelles. Le dispositif proposé conduira nécessairement à traiter des informations parmi les plus sensibles qui soient, comme l'orientation sexuelle, l'identité de genre, des données relatives à la santé, ainsi que des informations concernant des faits de violence ou des infractions pénales.

3175 Il ne s'agit pas là d'un simple détail technique ; la confiance des victimes repose aussi sur la certitude que leur vie privée sera pleinement protégée. Or, si la résolution évoque dûment la

De verenigingssector, Unia, het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen, de politie en justitie behouden elk hun eigen rol in deze kwestie, maar we willen de onderlinge afstemming eenvoudiger, duidelijker en doeltreffender maken voor de slachtoffers.

Het meldpunt moet absolute vertrouwelijkheid garanderen, een duidelijk protocol volgen met politie in justitie en voorkomen dat slachtoffers hun verhaal telkens moeten herhalen. Daarvoor moet het over voldoende middelen beschikken.

De opleiding van politieagenten, magistraten en alle eerstelijnswerkers is van groot belang om slachtoffers zonder vooroordelen en met voldoende kennis van hun realiteit op te vangen. Dat soort opleidingen zou integraal deel moeten uitmaken van de basisopleiding van politieagenten.

Een onderbelicht aspect is de bescherming van persoonsgegevens. Er zal immers onvermijdelijk uiterst gevoelige informatie worden verwerkt, zoals seksuele geaardheid en gezondheidsgegevens.

Dat is geen bijkomstigheid. Het vertrouwen van de slachtoffers berust ook op de zekerheid dat hun privacy wordt beschermd. In de resolutie wordt weliswaar verwezen naar de

confidentialité des échanges, elle ne précise pas suffisamment le cadre juridique qui permettra d'assurer le respect du règlement général sur la protection des données (RGPD). Qui sera responsable de leur traitement et selon quelles modalités ? Les informations pourront-elles être partagées entre les associations, les services de police, Unia et, le cas échéant, les autorités judiciaires ? Quelle sera la durée de conservation des données et quelles garanties seront offertes aux victimes quant à leur sécurisation ? Ces questions ne sont pas accessoires. Certes, ce n'est pas le rôle d'une proposition de résolution d'y répondre, mais des réponses adéquates devront être apportées.

Nous estimons dès lors que la mise en place d'un tel guichet doit impérativement s'inscrire dans un cadre clair, transparent et conforme - au RGPD notamment -, définissant précisément les responsabilités de chaque acteur ainsi que les conditions de traitement, de conservation et de transmission de ces données particulièrement sensibles.

Enfin, la proposition de résolution illustre une nouvelle fois l'importance d'une bonne articulation entre les différents niveaux de pouvoir. La Région - que ce soit dans sa composante Cocom ou Cocof-VGC - et l'autorité fédérale disposent chacune de compétences complémentaires. Ces frontières institutionnelles ne devraient jamais constituer un obstacle pour les victimes. Notre objectif doit être une prise en charge cohérente, lisible et coordonnée.

DéFI soutiendra donc pleinement l'objectif poursuivi par la future résolution : améliorer la protection des personnes LGBTQIA+ et leur faciliter l'accès à leurs droits. Aucune victime ne devrait renoncer à faire valoir ses droits par crainte d'un accueil non bienveillant.

³¹⁷⁷ La confiance ne se décrète pas, elle se construit par la qualité de l'accueil, la compétence des professionnels et la certitude que chaque plainte sera prise au sérieux.

Je voudrais enfin remercier Margaux De Ré et le groupe Ecolo pour le dépôt de cette résolution, dont je regrette qu'elle ait mis autant de temps à être mise à l'ordre du jour d'une séance plénière.

Je remercie aussi les participants aux différentes auditions : tant ceux qui sont venus nous exposer en détail les problématiques, avec beaucoup d'ouverture et d'informations, que mes collègues pour leur qualité d'écoute, et parfois leurs témoignages, qui ont fait de ces réunions des moments de coconstruction et de dialogue. Ce n'est pas toujours le cas et, ces derniers temps, cela a même parfois été assez frustrant. Malgré quelques mauvais tours par-ci, par-là, le résultat est là, avec un texte qui recueille, je pense, le soutien unanime des membres de l'assemblée ici présents.

(Applaudissements sur les bancs de DéFI, de la Team Fouad Ahidar, de Groen et d'Ecolo)

³¹⁷⁷ **Mme la présidente.-** La discussion générale est close.

vertrouwelijkheid van de uitwisselingen, maar er blijven nog heel wat vragen onbeantwoord. Wie is verantwoordelijk voor de verwerking van de gegevens? Wie deelt de gegevens met wie? Hoelang worden ze bewaard en hoe worden ze beveiligd?

Wij pleiten dan ook voor een transparant kader, waarin de verantwoordelijkheden van alle spelers, alsook de voorwaarden in verband met de gegevensverwerking nauwkeurig worden vastgelegd.

Ten slotte is een goede afstemming tussen de verschillende bestuursniveaus noodzakelijk. Die institutionele grenzen mogen nooit een belemmering vormen voor de slachtoffers.

De DéFI-fractie steunt ten volle het doel van deze resolutie om lgbtqia+-personen beter te beschermen en de toegang tot hun rechten te vergemakkelijken.

Vertrouwen kunnen we niet afkondigen. We moeten het opbouwen met kwaliteitsvolle en bekwame opvang en de zekerheid dat elke klacht serieus wordt genomen.

Ten slotte dank ik de indieners van de resolutie, evenals alle deelnemers aan de hoorzittingen voor de constructieve vergaderingen die hebben geleid tot een tekst die vandaag allicht de unanieme steun van de aanwezigen geniet.

(Applaus bij DéFI, Team Fouad Ahidar, Groen en Ecolo)

Mevrouw de voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

3177 *Discussion des considérants et tirets du dispositif*

3177 **Mme la présidente.-** Nous passons à la discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution, sur la base du texte adopté par la commission.

3177 *Considérants 1er à 17*

Pas d'observation ?

Adoptés.

3177 *Dispositif (Tirets 1er à 33 du dispositif)*

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des considérants et des tirets du dispositif est close.

Nous procéderons le vendredi 17 juillet 2026 au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

3183 La séance est close.

Prochaine séance plénière le vendredi 17 juillet à 9h.

- La séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est levée à 13h41.

Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte

Mevrouw de voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte, op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Consideransen 1 tot 17

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Verzoekend gedeelte (Streepjes 1 tot 33 van het verzoekend gedeelte)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte is gesloten.

Wij zullen op vrijdag 17 juli 2026 stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

De vergadering is gesloten.

Volgende vergadering op vrijdag 17 juli om 9 uur.

- De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement wordt gesloten om 13.41 uur.

SÉANCE PLÉNIÈRE DU JEUDI 16 JUILLET 2026
PLENAIRE VERGADERING VAN DONDERDAG 16 JULI 2026

ANNEXES PRB

BIJLAGEN BHP

1. Excusés – Verontschuldigd
2. Communications – Mededelingen
3. Cour Constitutionnelle – Grondwettelijk Hof