



SESSION ORDINAIRE 2025-2026

16 OCTOBRE 2025

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE****PROPOSITION****visant à instituer une commission d'enquête
parlementaire sur la gestion et l'avenir
du Métro 3**(déposée par MM. Fouad AHIDAR (NL), Ilyas EL OMARI
(NL) et Mme Najima EL ARBAOUI (NL))

GEWONE ZITTING 2025-2026

16 OKTOBER 2025

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT****VOORSTEL****tot instelling van een parlementaire
onderzoekscommissie over het beheer en
de toekomst van Metro 3**(ingediend door de heren Fouad AHIDAR (NL), Ilyas
EL OMARI (NL) en mevrouw Najima EL ARBAOUI (NL))**Résumé****La proposition a pour but de décider l'institution d'une
commission d'enquête sur le chantier du Métro 3.*

* Résumé établi par les services du Parlement.

Samenvatting**Het voorstel heeft tot doel te beslissen over de inrichting
van een onderzoekscommissie met betrekking tot de werf
van de Metro 3.*

* Samenvatting opgesteld door de diensten van het parlement.

Développements

Le projet dit «Métro 3» s'inscrit dans la volonté stratégique de doter la Région de Bruxelles-Capitale d'un réseau de transport public réellement structurant, à la hauteur des besoins d'une métropole. En reliant le sud et le nord de la Région, de la station Albert à Bordet, ce projet vise à renforcer la capacité du réseau existant, aujourd'hui saturé aux heures de pointe, et à améliorer la régularité du trafic sur l'axe nord-sud, véritable artère de la mobilité bruxelloise.

En offrant une alternative rapide, fiable et de grande capacité au transport individuel motorisé, le Métro 3 ambitionne de réduire la congestion routière ainsi que les émissions de CO₂ et de particules fines, tout en améliorant la qualité de vie des Bruxellois.

Son intérêt est d'ailleurs largement reconnu par la population. Selon une enquête menée en mai 2022 par l'Institut Indiville pour Beliris, 72 % des Bruxellois jugent l'extension du métro utile, un taux qui atteint 75 % dans les communes concernées: Forest, Saint-Gilles, Bruxelles-Ville, Schaerbeek et Evere. Ce large soutien traduit une attente forte d'un réseau de transport plus fluide, mieux connecté et capable de répondre aux défis climatiques et de mobilité quotidiens.

Au-delà des bénéfices environnementaux et de mobilité, le projet s'inscrit également dans une perspective plus large de dynamisation économique et urbaine. Il devrait améliorer l'accessibilité des pôles d'emploi, contribuer à la revitalisation de quartiers et encourager le développement de nouvelles activités autour des stations. L'expérience d'autres grandes villes européennes montre que de tels investissements structurants ont un effet multiplicateur sur l'économie locale, le commerce de proximité et l'attractivité résidentielle d'un quartier. Le Métro 3 est ainsi perçu par beaucoup comme un investissement d'avenir, porteur d'une transformation positive pour Bruxelles: une ville plus fluide, plus verte et mieux connectée.

Toutefois, malgré cette belle promesse, au fil de son avancement, le projet s'est heurté à d'importants obstacles qui suscitent de légitimes interrogations quant à sa faisabilité technique, sa soutenabilité financière et ses incidences sur le tissu urbain.

Le premier tronçon, entre Albert et Gare du Nord, supposé être le plus simple à réaliser, se trouve aujourd'hui partiellement à l'arrêt. Les difficultés géotechniques rencontrées sous le palais du Midi ont rendu les méthodes de construction initiales inapplicables. La nouvelle méthode envisagée impliquerait la démolition partielle voire quasi complète du palais, un bâtiment emblématique. Le quartier Stalingrad-Lemonnier est devenu un chantier de longue durée, provoquant nuisances, perte d'activité économique, nombreux dégâts sur les bâtiments et

Toelichting

Het project "Metro 3" kadert in de strategische ambitie om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te voorzien van een echt structurerend openbaarvervoersnet, afgestemd op de noden van een metropolitaanse stad. Door het zuiden en het noorden van het Gewest met elkaar te verbinden, van het station Albert tot Bordet, wil dit project de capaciteit van het bestaande netwerk, dat tijdens de piekuren verzadigd is, versterken en de vlotheid van het verkeer op de Noord-Zuidas, verkeersader van Brussel verbeteren.

Door een snel en betrouwbaar alternatief met grote capaciteit te bieden voor het individueel gemotoriseerd vervoer, beoogt Metro 3 de vermindering van de verkeerscongestie, de verlaging van de CO₂- en fijnstofuitstoot en een verbetering van de levenskwaliteit van de Brusselaars.

Het maatschappelijke draagvlak is bovendien aanzienlijk. Uit een enquête uitgevoerd in mei 2022 door het instituut Indiville voor Beliris blijkt dat 72% van de Brusselaars de uitbreiding van de metro nuttig vindt, een percentage dat oploopt tot 75% in de betrokken gemeenten: Vorst, Sint-Gillis, Brussel-Stad, Schaarbeek en Evere. Deze brede steun weerspiegelt een sterke behoefte aan een vlotter, beter verbonden openbaarvervoersnet dat de dagelijkse klimaat- en mobiliteitsuitdagingenaankan.

Naast de milieu- en mobiliteitsvoordelen past het project ook in een bredere visie van economische en stedelijke dynamisering. Het moet de bereikbaarheid van werkgelegenheidsknooppunten verbeteren, bijdragen tot de heropleving van wijken en nieuwe activiteiten aanmoedigen rond de metrostations. De ervaring van andere grote Europese steden toont dat dergelijke structurele investeringen een multiplicatoreffect hebben op de lokale economie, de buurtwinkels en de woonattractiviteit van een wijk. Metro 3 wordt door velen gezien als een toekomstgerichte investering, die het potentieel heeft om bij te dragen aan een vlotter, groener en beter verbonden Brussel.

Toch heeft het project, naarmate het vorderde, met grote obstakels te kampen gekregen die legitieme vragen oproepen over de technische haalbaarheid, de financiële duurzaamheid en de impact op het stedelijk weefsel.

Het eerste traject, tussen Albert en Noordstation, dat als het eenvoudigste deel werd beschouwd, ligt vandaag gedeeltelijk stil. Geotechnische problemen onder het Zuidpaleis hebben de oorspronkelijke bouwmethodes onwerkbaar gemaakt. De nieuwe voorgestelde aanpak zou de gedeeltelijke of zelfs bijna volledige afbraak van dit emblematische gebouw vereisen. De wijk Stalingrad-Lemonnier is uitgegroeid tot een langdurig werf, met overlast, economische schade, schade aan gebouwen en een algemene achteruitgang van de leefkwaliteit tot

habitations du quartier et dégradation générale de la qualité de vie. Le coût de ce tronçon a par ailleurs doublé et sa mise en service n'est pas attendue avant 2035.

Quant au second tronçon, reliant Gare du Nord à Bordet, son budget initial a fortement augmenté au fil du temps. L'intervention fédérale via Beliris, limitée à une contribution partielle, ne couvre qu'une fraction du financement. La dette du Gouvernement bruxellois, déjà élevée, devrait encore croître dans les prochaines années, réduisant la marge d'investissement de la Région dans d'autres domaines essentiels tels que le logement, la santé ou l'entrepreneuriat.

Dans ce contexte, la ministre bruxelloise de la Mobilité a rappelé publiquement que la Région ne dispose plus, à elle seule, de la capacité financière pour poursuivre le projet sans réévaluation complète de son rapport coûts-bénéfices.

La Commission royale des monuments et sites a d'ailleurs exprimé son inquiétude quant aux incidences potentielles sur la stabilité de certains bâtiments d'intérêt, notamment à Schaerbeek.

Dans son avis du 13 décembre 2023 relatif au projet de prolongement du Métro 3, elle a attiré l'attention sur les risques que les travaux souterrains pourraient poser pour l'hôtel communal de Schaerbeek, situé à proximité directe du tracé.

La Commission soulignait que ce bâtiment présente une valeur patrimoniale majeure et qu'il est particulièrement sensible aux vibrations et aux mouvements de terrain.

Elle rappelait également que des problèmes de stabilité similaires avaient déjà été constatés lors d'interventions antérieures, notamment au palais du Midi, et invitait dès lors les autorités à prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter toute dégradation du patrimoine bâti.

Sur le plan économique et fonctionnel, les analyses disponibles mettent en évidence un déséquilibre croissant entre le coût d'investissement et les bénéfices attendus. La ligne 55, appelée à être remplacée par la future ligne de métro, est aujourd'hui principalement utilisée pour de courts trajets. Sa transformation en métro lourd, doté de stations plus profondes et plus espacées, n'offrirait qu'un gain marginal de temps pour la majorité des usagers.

Or, le tram actuel, avec ses arrêts rapprochés situés à proximité d'écoles, de commerces et d'habitations, offre une ligne dense et accessible. Ce réseau bénéficie particulièrement aux personnes âgées, aux femmes et aux familles, dont les déplacements consistent souvent en plusieurs trajets courts liés à des activités de soins ou d'accompagnement ou de tâches ménagères.

gevolg. De kostprijs van dit traject is verdubbeld en de ingebruikname van de metro wordt niet vóór 2035 verwacht.

Wat het tweede traject betreft, tussen Noordstation en Bordet, is het aanvankelijke budget in de loop van de tijd aanzienlijk gestegen. De federale tussenkomst via Beliris, beperkt tot een gedeeltelijke bijdrage, dekt slechts een fractie van de financiering. De schuld van de Brusselse Regering, die reeds hoog is, zal de komende jaren verder toenemen, waardoor de investeringsruimte van het Gewest voor andere essentiële domeinen zoals huisvesting, gezondheid en ondernemerschap kleiner wordt.

In dat kader heeft de Brusselse minister van Mobiliteit publiek verklaard dat het Gewest niet langer over de financiële capaciteit beschikt om het project zelfstandig voort te zetten zonder een grondige herziening van de kosten-batenverhouding.

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen heeft bovendien haar bezorgdheid geuit over de mogelijke gevolgen voor de stabiliteit van bepaalde waardevolle gebouwen, met name in Schaarbeek.

In haar advies van 13 december 2023 betreffende het verlengingsproject van Metro 3 wees zij op de risico's die de ondergrondse werken kunnen inhouden voor het gemeentehuis van Schaarbeek, dat zich in de onmiddellijke nabijheid van het tracé bevindt.

De Commissie benadrukte dat dit gebouw een belangrijk erfgoedkarakter heeft en bijzonder gevoelig is voor trillingen en bodembewegingen.

Zij herinnerde er eveneens aan dat soortgelijke stabiliteitsproblemen reeds waren vastgesteld bij eerdere ingrepen, onder meer aan het Zuidpaleis, en riep de autoriteiten op om alle nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om schade aan het gebouwd patrimonium te voorkomen.

Op economisch en functioneel vlak wijzen de beschikbare analyses op een toenemend onevenwicht tussen de investeringskost en de verwachte baten. De huidige lijn 55, die zal worden vervangen door de toekomstige metrolijn, wordt vandaag voornamelijk gebruikt voor korte trajecten. De omvorming tot een zware metro, met dieper gelegen en verder uit elkaar liggende stations, zou slechts een beperkte tijdswinst opleveren voor het merendeel van de reizigers.

De huidige tram, met haar kort op elkaar volgende haltes, dicht bij scholen, winkels en woningen, biedt daarentegen een fijnmazige en toegankelijke verbinding. Dit netwerk is bijzonder voordelig voor ouderen, vrouwen en gezinnen, wiens verplaatsingen vaak meerdere korte trajecten omvatten en verband houden met zorg-, begeleidings- of huishoudelijke activiteiten.

À l'inverse, le métro, conçu pour relier rapidement deux points distants, correspond davantage à une logique de déplacement linéaire, typique des trajets domicile-travail, et répond moins bien aux besoins de mobilité des femmes, qui effectuent plus fréquemment des trajets fragmentés et multiples. La question du métro revêt donc une dimension de genre et d'inclusion, qu'il serait essentiel de prendre en compte dans la planification urbaine et la conception des transports publics.

D'un point de vue environnemental, les chantiers actuels et futurs du Métro 3 entraînent des travaux lourds, sources d'émissions et de déboisements significatifs, alors que les bénéfices climatiques directs restent limités. En tout, on estime qu'une vingtaine d'arbres ont déjà été ou seront abattus dans le cadre du projet.

Par ailleurs, plusieurs institutions, dont la Cour des comptes, ont mis en lumière d'importantes lacunes dans la gestion du projet Métro 3, mené conjointement par la STIB et Beliris. Ce projet, inscrit dès 2009 dans le plan de mobilité Iris 2, devait initialement être achevé en 2020 pour un coût inférieur à 1 milliard d'euros. Selon les estimations de 2024, sa mise en service complète n'interviendrait toutefois pas avant 2035, pour un budget révisé avoisinant les 5 milliards d'euros.

La Cour des comptes a relevé de graves défaillances à plusieurs niveaux:

- une planification stratégique fondée sur une évaluation préalable insuffisamment rigoureuse et un processus décisionnel incohérent;
- une gestion déficiente, marquée par un manque de transparence, une coordination difficile entre les différents acteurs et une faible prise en compte des avis des organes consultatifs;
- une conception technique et administrative lacunaire, fondée sur des études préliminaires incomplètes et des documents d'appel d'offres entachés d'erreurs et d'ambiguïtés;
- des manquements à la législation sur les marchés publics;
- et enfin, un déficit de financement estimé à près de 4 milliards d'euros.

Ces constats révèlent une gouvernance fragilisée, d'autant plus que la STIB cumule les rôles de promoteur, de maître d'ouvrage et d'opérateur, concentrant ainsi les responsabilités sans véritable contrepoids externe. Dans ce contexte, la Cour des comptes recommande de renforcer la gestion des risques, d'améliorer la qualité des évaluations préalables, de publier régulièrement des rapports d'étape et de réexaminer la viabilité financière et socio-

De metro daarentegen, ontworpen om snel twee verre punten met elkaar te verbinden, beantwoordt meer aan een lineaire verplaatsingslogica (zoals woon-werkverkeer) en sluit minder goed aan bij de mobiliteitsbehoeften van vrouwen, die vaker onderbroken en meervoudige trajecten afleggen. De kwestie van de metro heeft dus ook een gender- en inclusieve dimensie, die in stedelijke planning en openbaarvervoersontwerp in aanmerking moet worden genomen.

Vanuit milieuoogpunt brengen de huidige en toekomstige werven van Metro 3 zware werken met zich mee, die gepaard gaan met uitstoot en ontbossing, terwijl de directe klimaatvoordelen beperkt blijven. Er wordt geschat dat een twintigtal bomen in het kader van het project reeds is of nog zal worden gekapt.

Daarnaast hebben verschillende instellingen, waaronder het Rekenhof, belangrijke tekortkomingen aan het licht gebracht in het beheer van het project Metro 3, dat gezamenlijk wordt uitgevoerd door de MIVB en Beliris. Dit project, dat reeds in 2009 werd opgenomen in het mobiliteitsplan Iris 2, moest oorspronkelijk in 2020 voltooid zijn voor een kostprijs van minder dan 1 miljard euro. Volgens de ramingen van 2024 zou de volledige ingebruikname echter pas tegen 2035 plaatsvinden, met een herzien budget van om en bij de 5 miljard euro.

Het Rekenhof stelde ernstige tekortkomingen vast op meerdere niveaus:

- een strategische planning gebaseerd op onvoldoende grondige voorafgaande evaluaties en een incoherent besluitvormingsproces;
- een gebrekkige aansturing, gekenmerkt door een gebrek aan transparantie, een moeilijke coördinatie tussen de verschillende actoren en een beperkte inachtneming van de adviezen van raadgevende instanties;
- technische en administratieve lacunes, voortkomend uit onvolledige voorstudies en aanbestedingsdocumenten met fouten en dubbelzinnigheden;
- schendingen van de wetgeving inzake overheidsopdrachten;
- en ten slotte een financieringstekort dat wordt geraamd op bijna 4 miljard euro.

Deze vaststellingen wijzen op een verzwakte governance, te meer daar de MIVB tegelijk optreedt als promotor, bouwheer en exploitant, waardoor de verantwoordelijkheden geconcentreerd zijn zonder echte externe tegenmacht. In dit kader beveelt het Rekenhof aan om het risicobeheer te versterken, de kwaliteit van de voorafgaande evaluaties te verbeteren, regelmatig voortgangsrapporten te publiceren en de financiële en

économique du projet à l'aide d'une méthode coûts-avantages éprouvée.

Compte tenu de la complexité technique et financière du Métro 3, de la faible transparence entourant sa gestion et de ses implications budgétaires, sociales et environnementales considérables, il apparaît désormais indispensable que le Parlement bruxellois exerce pleinement sa mission de contrôle démocratique.

À cette fin, il est proposé de créer une commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner en profondeur l'ensemble des dimensions du projet – techniques, financières, urbanistiques et environnementales – afin de déterminer, sur la base d'une expertise indépendante, s'il convient de poursuivre, d'adapter ou d'interrompre le projet.

Une telle initiative permettrait de rétablir la transparence, la rigueur et la légitimité des décisions à venir, tout en veillant à ce que les choix opérés le soient dans l'intérêt général de la population bruxelloise et dans le respect de la soutenabilité financière de la Région.

sociaaleconomische haalbaarheid van het project opnieuw te beoordelen via een degelijke kosten-batenanalyse.

Gezien de technische en financiële complexiteit van Metro 3, het gebrek aan transparantie in het beheer ervan en de aanzienlijke budgettaire, sociale en ecologische implicaties, is het nu noodzakelijk dat het Brusselse Parlement zijn democratische controletaak ten volle uitoefent.

Daarom wordt voorgesteld een parlementaire onderzoekscommissie op te richten die alle dimensies van het project – technisch, financieel, stedenbouwkundig en ecologisch – grondig onderzoekt, met als doel op basis van onafhankelijke expertise te bepalen of het project moet worden voortgezet, aangepast of stopgezet.

Een dergelijke commissie zou bijdragen tot meer transparantie, zorgvuldigheid en legitimiteit bij de toekomstige beslissingen, en ervoor zorgen dat deze genomen worden in het algemeen belang van de Brusselse bevolking en met respect voor de financiële duurzaamheid van het Gewest.

Fouad AHIDAR (NL)
Ilyas EL OMARI (NL)
Najima EL ARBAOUI (NL)

PROPOSITION**visant à instituer une commission d'enquête
parlementaire sur la gestion et l'avenir
du Métro 3***Article 1^{er}*

Il est institué une commission d'enquête parlementaire chargée:

- d'examiner en profondeur la conception, la planification, la gestion et le financement du projet dit «Métro 3»;
- d'analyser les choix techniques, budgétaires, urbanistiques et environnementaux opérés depuis le lancement du projet, ainsi que leurs incidences sur la soutenabilité financière de la Région de Bruxelles-Capitale;
- d'évaluer la gouvernance du projet, en ce compris le rôle de la STIB, de Beliris, du Gouvernement régional, du Gouvernement fédéral et des autres partenaires publics ou privés associés, ainsi que la responsabilité du Gouvernement bruxellois;
- de faire toute la lumière sur:
 - la conformité du processus décisionnel et des marchés publics à la législation en vigueur;
 - l'évolution des coûts estimés et réels du projet, les sources de financement et les engagements contractuels pris;
 - les conséquences sociales, économiques, environnementales et patrimoniales des travaux entrepris ou projetés;
- d'examiner la pertinence et la faisabilité des alternatives de mobilité existantes ou proposées, notamment le scénario dit «prémétro+»;
- de formuler des recommandations sur la poursuite, l'adaptation ou la suspension du projet, ainsi que sur les réformes de gouvernance nécessaires à une meilleure transparence et une meilleure gestion des grands investissements publics régionaux.

Article 2

La commission dispose de tous les pouvoirs prévus par l'article 28 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

VOORSTEL**tot instelling van een parlementaire
onderzoekscommissie over het beheer en
de toekomst van Metro 3***Artikel 1*

Er wordt een parlementaire onderzoekscommissie ingesteld die belast is met:

- het grondig onderzoeken van de ontwerp-, plannings-, beheers- en financieringsaspecten van het project "Metro 3";
- het analyseren van de technische, budgettaire, stedenbouwkundige en ecologische keuzes die sinds de aanvang van het project werden gemaakt, evenals hun impact op de financiële houdbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- het evalueren van de governance van het project, met inbegrip van de rol van de MIVB, Beliris, de Brusselse Regering, de Federale Regering en andere publieke of private partners, alsook de verantwoordelijkheid van de Brussels Regering;
- het volledig ophelderen van:
 - de naleving van het besluitvormingsproces en de overheidsopdrachtenwetgeving;
 - de evolutie van de geraamde en reële kosten, de financieringsbronnen en de contractuele verbintenissen;
 - de sociale, economische, ecologische en erfgoedkundige gevolgen van de reeds uitgevoerde of geplande werken;
- het onderzoeken van de relevantie en haalbaarheid van bestaande of voorgestelde mobiliteitsalternatieven, waaronder het zogenaamde "premetro+"-scenario;
- het formuleren van aanbevelingen over de voortzetting, aanpassing of opschorting van het project, evenals over de nodige hervormingen van de governance ter bevordering van transparantie en beter beheer van grote publieke investeringsprojecten.

Artikel 2

De commissie beschikt over alle bevoegdheden voorzien in artikel 28 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen.

Elle exerce ses compétences conformément à l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative aux enquêtes parlementaires.

À cet effet, la commission peut:

- entendre toute personne qu'elle estime utile à l'exécution de sa mission;
- obtenir et consulter tout document ou rapport jugé nécessaire;
- procéder à des visites de terrain et à des constats sur place;
- solliciter l'appui d'experts indépendants, d'institutions universitaires ou d'organismes spécialisés.

Article 3

La commission ne se substitue pas aux enquêtes judiciaires ou administratives en cours. Elle peut toutefois mener ses travaux parallèlement à celles-ci, à condition de ne pas en entraver le déroulement.

Article 4

La commission est composée de quinze membres effectifs, désignés par le Parlement selon la règle de la représentation proportionnelle des groupes politiques et linguistiques, ainsi que d'un membre suppléant par groupe.

Elle désigne en son sein un président, trois vice-présidents et deux rapporteurs.

Les réunions sont publiques, sauf si, par décision motivée, il est décidé de se réunir à huis clos.

Les membres de la commission, ainsi que toute personne y participant, sont tenus au secret des délibérations tenues à huis clos.

Article 5

La commission dépose un rapport circonstancié dans les six mois de son installation.

Ce rapport présente les constats, analyses et recommandations formulés.

Zij oefent haar bevoegdheden uit overeenkomstig de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende het parlementair onderzoek.

Daartoe kan de commissie:

- elke persoon horen die zij nuttig acht voor de uitvoering van haar opdracht;
- elk document of rapport opvragen en raadplegen dat zij noodzakelijk acht;
- plaatsbezoeken en vaststellingen ter plaatse verrichten;
- beroep doen op onafhankelijke experts, universitaire instellingen of gespecialiseerde organisaties.

Artikel 3

De commissie vervangt geen lopende gerechtelijke of administratieve onderzoeken. Zij kan haar werkzaamheden evenwel parallel daaraan uitvoeren, mits zij deze niet hindert.

Artikel 4

De commissie bestaat uit vijftien vaste leden, aangewezen door het Parlement volgens de regel van de proportionele vertegenwoordiging van de politieke fracties en de taalgroepen, evenals één plaatsvervanger per fractie.

Zij kiest uit haar midden een voorzitter, drie ondervoorzitters en twee rapporteurs.

De vergaderingen zijn openbaar, tenzij gemotiveerd wordt beslist om met gesloten deuren te vergaderen.

De leden van de commissie, evenals iedere deelnemer, zijn gebonden aan het geheim van de beraadslagingen die met gesloten deuren plaatsvinden.

Artikel 5

De commissie dient binnen zes maanden na haar installatie een uitvoerig verslag in.

Dit verslag bevat de vaststellingen, analyses en aanbevelingen.

Fouad AHIDAR (NL)
Ilyas EL OMARI (NL)
Najima EL ARBAOUI (NL)